



**HAL**  
open science

## De la reconstruction régionale à la formation d'un territoire du Canal de Suez : acteurs et enjeux

Frédérique Bruyas

► **To cite this version:**

Frédérique Bruyas. De la reconstruction régionale à la formation d'un territoire du Canal de Suez : acteurs et enjeux. Sciences de l'Homme et Société. Université François Rabelais - Tours, 2002. Français. NNT : . tel-00554003

**HAL Id: tel-00554003**

**<https://theses.hal.science/tel-00554003>**

Submitted on 10 Jan 2011

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

T-1558



Université François Rabelais de Tours  
Faculté de Droit, d'Economie et de  
Sciences sociales

PS-0272

Laboratoire URBAMA,  
UMR 6592 du CNRS, Tours

Thèse pour l'obtention du titre de Docteur de l'Université de Tours

Discipline : Géographie

**DE LA RE-CONSTRUCTION REGIONALE A LA FORMATION D'UN  
TERRITOIRE DU CANAL DE SUEZ :  
ACTEURS ET ENJEUX**

**Présentée par Frédérique BRUYAS**

**Sous la direction de Monsieur le Professeur Pierre SIGNOLES**



**JURY**

**M. Jean-Paul LABORIE**, Professeur à l'Université de Toulouse II -Le Mirail

**M. Emile LEBRIS**, Directeur de recherche à l'I.R.D.

**Mme Marie-France PREVOT-SCHAPIRA**, Professeur à l'Université Paris VIII - Saint-Denis

**M. Pierre SIGNOLES**, Professeur à l'Université François Rabelais de Tours

**M. Jean-François TROIN**, Professeur émérite à l'Université de Tours

Novembre 2002



Centre de Ressources Électroniques sur les Villes



Cette thèse a été numérisée et mise en ligne dans le cadre du  
programme de numérisation de thèses de Crévilles  
<http://crevilles.org>

Je tiens à exprimer ma gratitude envers Pierre Signoles qui a dirigé cette recherche. Tout au long de l'avancement de ce travail, j'ai apprécié son aide, ses conseils avisés ainsi que la liberté avec laquelle il me laissait développer mes idées. Ses encouragements répétés et sa confiance me furent très précieux.

En m'accueillant au sein du laboratoire URBAMA lors de mon DEA, Jean-François Troin m'a permis d'engager ce travail et de bénéficier d'une allocation du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. Je l'en remercie vivement, ainsi que toute l'équipe d'URBAMA dont j'ai apprécié le soutien.

Ma reconnaissance va à Jean-Paul Duchemin, responsable du département SUD de l'ORSTOM (aujourd'hui dénommé IRD) qui s'est trouvé à l'origine de mes travaux sur l'Egypte et m'a permis de les poursuivre dans de bonnes conditions en m'accordant une allocation fléchée de l'Orstom. Pierre Peltre et Emile Lebris m'ont par la suite fait bénéficier de leurs conseils. Jean-Claude Thouvenelle m'a intégrée au sein du centre cairote de l'IRD où j'ai bénéficié de moyens matériels appréciables dispensés par un personnel chaleureux.

Je tiens par ailleurs à saluer tout particulièrement Galila El Kadi qui m'a orientée et apporté une assistance bienveillante et amicale durant les premiers temps de mes recherches, ainsi que Magdy Rabie, doyen de la Faculté d'Aménagement régional, pour son accueil à l'Université du Caire et son suivi, qui m'ont permis d'accéder à une documentation rare.

Philippe Fargues et Ghislaine Alleaume, directeurs successifs du CEDEJ, m'ont accueillie en tant que stagiaire de leur centre au Caire. Je les remercie d'avoir mis à ma disposition les moyens de documentation et d'expression de leur centre.

A la fin de ma thèse, mon intégration à l'équipe du Département de Géographie de l'Université Paris VIII – Saint Denis en tant qu'Attaché Temporaire d'Enseignement de Recherche m'a permis d'achever mes travaux dans un cadre stimulant.

C'est aussi, et avant tout, grâce à la disponibilité et à l'amabilité de nombreuses personnes rencontrées dans les villes du canal et au Caire que j'ai pu réaliser ce travail. Simples citoyens ou représentants officiels, ils m'ont accordé de leur temps, souvent sans le compter. Je tiens à saluer ceux qui ont été mes « complices » durant cette période de travail de terrain, qui m'ont offert leur amitié et apporté une assistance concrète et un soutien dans la durée : Rania, sa famille, Amélie et Sébastien, toute l'équipe de l'Alliance Française de Port Saïd et en particulier Raymond Collet, son directeur, pour leur accueil chaleureux à Port Saïd ; M. Garayhi et Mariam pour m'avoir fait découvrir des aspects inattendus de Port Saïd ; M. Hefni pour son aide ; Danièle et Hayssam pour leurs talents de traducteurs et la constance de leur présence à mes côtés, sur le terrain et par la suite.

Enfin, je suis reconnaissante envers mes proches pour leur patience et leur soutien sans faille, qui m'ont permis d'aboutir ce travail. Je pense spécialement à Kha Luan qui m'a supportée - dans tous les sens du terme - tout au long de cette aventure.



## Transcriptions

â	أ, إ, ي	ch	ش
b	ب	'	ع
t	ط, ت	gh	غ
th	ث	f	ف
j, g	ج	q	ق
h	ح, ه	k	ك
kh	خ	l	ل
d	د, ذ	m	م
dh	ذ	n	ن
r	ر	w, û	و
z	ز, ظ	y, î	ي
s	ص, س		

### Remarques :

- Les assimilations ne sont pas transcrites (ex : al-dîn au lieu de ad-dîn).
- L'article défini arabe est transcrit en minuscules.
- Les toponyme et noms de personnes courants sont transcrits tels qu'ils apparaissent généralement dans la presse et la littérature francophone ou anglophone.



## Sommaire

<b>Introduction</b>	<b>9</b>
<b>PREMIERE PARTIE : LA REGION DU CANAL DE SUEZ, UN ESPACE STRATEGIQUE, ENTRE INTEGRATION NATIONALE ET INSERTION DANS L'ECONOMIE MONDIALE</b>	<b>21</b>
Chapitre 1 : La structure régionale : de l'enclave à l'espace charnière	23
Chapitre 2 : Le canal, un carrefour stratégique, une rente à préserver	85
Chapitre 3 : Intégration régionale et internationale : les fondements de la constitution d'un espace-relais	149
<b>DEUXIEME PARTIE : LE SYSTEME D'ACTION : ENTRE VOLONTE D'INSERTION INTERNATIONALE ET LOGIQUE D'ETAT</b>	<b>217</b>
Chapitre 4 : L'impact des transformations économiques internationales et de la géopolitique sur l'organisation régionale	221
Chapitre 5 : La logique d'Etat confrontée aux impératifs des décisions internationales et à l'avènement des acteurs privés	317
Chapitre 6 : Les projets « nationaux » : une reconnaissance des acteurs privés égyptiens et internationaux par l'Etat	381
Chapitre 7 : Port Saïd : zone et ville franches, lieu de la confrontation entre politique nationale et stratégies des acteurs locaux	433
<b>TROISIEME PARTIE : DE LA CONSTRUCTION REGIONALE VOLONTARISTE AU TERRITOIRE EN DEVENIR : REPRESENTATIONS CROISEES</b>	<b>479</b>
Chapitre 8 : Politiques d'aménagement et production d'images	483
Chapitre 9 : Pratiques de l'espace et représentations populaires : le processus de fabrication d'un territoire du canal	537
Chapitre 10 : La maritimité, un fondement de l'identité régionale ?	585
<b>Conclusion</b>	<b>627</b>
<b>Bibliographie</b>	<b>639</b>
<b>Table des illustrations</b>	<b>653</b>
<b>Table des matières</b>	<b>657</b>

Caricature de Ferdinand de Lesseps par Carjat, illustrant la devise de la famille de Lesseps : *Aperire terram gentibus* (Ouvrir la terre aux Nations)



Source : Association du Souvenir de Ferdinand de Lesseps et du canal de Suez.



## INTRODUCTION

*Aperire terram gentibus* : ouvrir la terre aux Nations. La devise de Ferdinand de Lesseps, qui fut adoptée par la Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez, exprime d'emblée toute l'utopie qui sous-tend le développement des grandes voies de communication. Le percement du canal de Suez, en 1869, amorce l'intégration de son espace aux réseaux de la circulation et de l'économie mondiales, en même temps qu'il arrache le canal à ses rives et à son territoire. Deux échelles se confrontent dès lors dans la région en cours de constitution, celle, prédominante, des réseaux mondiaux, et celle, visiblement jugée inconsistante, de la région.

Est-ce à dire que le canal de Suez n'évoquerait rien d'autre qu'une infrastructure technique dissociée de son territoire ? On pourrait s'en tenir à cette analyse que tend à établir la Géographie Universelle dirigée par A. Brunet<sup>1</sup>, qui décrit le canal de Suez comme un « vecteur de modernité » qui traverse seulement l'espace égyptien. De ce point de vue, il n'est guère étonnant que la région du canal de Suez ait suscité peu de recherches en géographie.

Ce manque d'intérêt peut être mis en parallèle avec la rareté des travaux géographiques consacrés à d'autres régions d'autres espaces qui constituent les synapses du système mondial de la circulation : isthmes percés de canaux (Panama, Corinthe) ou détroits (Dardanelles). Est-ce la division qu'introduisent ces infrastructures qui ferait douter de l'existence de régions dans ces espaces physiquement scindés en deux ?

La région du canal, par sa situation de contact entre le centre du territoire égyptien - la vallée et le delta du Nil - et la péninsule du Sinaï, apparaît au premier abord comme un espace indifférencié qu'on ne sait trop où rattacher puisque le canal forme la frontière entre ces deux mondes. En Egypte, les géographes se sont en effet davantage intéressés à des régions plus nettement individualisées par des paramètres naturels comme le delta du Nil<sup>2</sup>, le Sinaï<sup>3</sup>, les

---

<sup>1</sup> DURAND-DASTES F., MUTIN G. (1995) : *Afrique du Nord, Moyen Orient, Monde Indien. Géographie Universelle*, Collection dirigée par R. BRUNET, Belin/Reclus, 480 p.

<sup>2</sup> Voir, récemment, FANCHETTE S. (1997) : *Le delta du Nil : densités de population et urbanisation des campagnes*, Fascicule de recherches n°32, URBAMA, Tours, 389 p.

<sup>3</sup> SANMARTIN O. (1998) : *L'intégration du Sinaï à l'espace égyptien : processus, images, et enjeux*, Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Tours, 645 p.

oasis du désert occidental et, surtout, la région urbaine du Caire dans laquelle la problématique de l'hyper-urbanisation focalise l'attention.

L'intérêt politique des synapses à l'échelle mondiale a en revanche retenu l'attention de nombreux auteurs de sciences politiques et historiens, qui se sont appliqués à étudier les enjeux géopolitiques noués au fil de l'histoire autour des canaux et des détroits. En 1948, André Siegfried<sup>4</sup> fut le premier à mettre en parallèle les rôles internationaux des canaux de Panama et de Suez. La nationalisation du canal de Suez par Nasser en 1956 a renforcé l'intérêt des chercheurs sur le rôle stratégique du canal, contribuant ainsi à étoffer considérablement la bibliographie qui lui est consacrée.

Celle-ci se nourrit également d'un certain nombre de travaux historiques composés de récits de voyage du XIX<sup>e</sup> et du début XX<sup>e</sup> siècle. Les témoins directs que sont les voyageurs de l'époque relatent l'histoire de l'isthme de Suez, le creusement du canal et la fondation de ses villes (en particulier Ismaïlia). Quelques ouvrages plus politiques exposent l'influence considérable de la Compagnie Universelle du canal dans la vie de la région et dans la mise sous tutelle britannique de l'Égypte.

Enfin, certaines expériences d'aménagement urbain liées à la reconstruction des villes du canal après la guerre de 1973 ont fait l'objet de quelques recherches dans les années 1980. Elles sont essentiellement consacrées au suivi d'opérations ponctuelles de réhabilitation de quartiers d'urbanisation spontanée, ou à l'analyse de nouveaux projets de participation. L'analyse à grande échelle est alors privilégiée, alors que l'intérêt pour l'échelle régionale - y compris en matière d'aménagement spatial - est resté limité.

### **Choix de la région du canal de Suez et positionnement géographique**

Pourtant la région du canal de Suez existe bien dans la dénomination égyptienne. Mon intérêt pour la région s'est affirmé à la suite d'une première recherche, engagée lors d'un stage de DESS à l'ORSTOM<sup>5</sup>, au cours duquel je m'étais intéressée aux politiques d'aménagement du territoire en Égypte<sup>6</sup>. Le foisonnement de programmes d'aménagement réalisés par des équipes techniques internationales et consacrés à cette région depuis la guerre de 1973 laissait présumer l'intérêt que de nombreux financiers internationaux portaient à cette région. Il témoignait en outre de la volonté de l'État de la reconstruire et des mutations fondamentales dont elle était susceptible d'être le lieu.

Mais pouvait-on donc décider ainsi, de manière technocratique, d'une construction régionale ? Cette question m'intriguait. Je décidais de l'approfondir l'année suivante, lors de

<sup>4</sup> SIEGFRIED A. (1948) : *Suez, Panama et les routes maritimes mondiales*, Paris, Armand Colin, 306 p.

<sup>5</sup> Aujourd'hui dénommé IRD (Institut de recherche pour le développement).

<sup>6</sup> *L'aménagement du territoire en Égypte, son impact sur l'armature urbaine*, DESS GGE, Université Paris VII, 1992, 107 p.



mon DEA, en me focalisant sur l'étude d'une seule région; mon choix se porta tout naturellement sur celle du canal de Suez. J'avais appris à la découvrir lors de mon premier séjour en Egypte en me joignant à Galila El Kadi - qui m'avait accueillie et orientée en DESS - pour une mission de l'ORSTOM à Port Saïd, ville située au débouché méditerranéen du canal. La ville m'enchantait par son architecture et son influence maritime. La personnalité de ses habitants et la singularité de leurs relations avec le pouvoir central, dont mon interlocutrice m'avait parlé, suscitèrent ma curiosité. Je fus rapidement convaincue qu'il y avait bien là de nombreuses questions à explorer, à commencer par celle de l'existence ou non d'une région du canal de Suez.

Mon approche s'est située d'emblée dans une vision renouvelée de l'analyse régionale. Longtemps critiquée pour avoir fourni nombre de monographies sans préoccupation affirmée pour la problématique de la notion de région, la solide tradition régionale de la géographie a évolué : « Elle décrivait un milieu, un paysage, elle décrypte maintenant un mécanisme, appelle l'attention sur des enjeux spatiaux »<sup>7</sup>.

Suivant les orientations de Paul Claval<sup>8</sup> et d'Armand Frémont<sup>9</sup>, nous considérons l'espace comme un produit social, résultant de la combinaison de stratégies d'acteurs multiples, agissant à divers degrés de l'échelle géographique.

L'espace polarisé et les régions fonctionnelles, définies par l'inscription spatiale de flux de tous ordres - lesquels révèlent les structures de fonctionnement des activités humaines et économiques -, traduisent davantage l'intérêt des faits économiques que celui des motivations des hommes et groupes qui animent les activités et les espaces. Si cette approche est indispensable pour éclairer la structure matérielle des phénomènes et l'organisation spatiale en réseaux de villes et villages qui structurent l'espace, elle est toutefois insuffisante pour comprendre la réalité d'un espace géographique animé d'acteurs agissant en fonctions d'enjeux et des représentations particulières qu'ils se font de l'espace.

La lecture de l'espace à travers le prisme de l'opposition centre/périphérie, définie par Alain Reynaud<sup>10</sup>, permet en revanche d'introduire les relations entre acteurs par l'intermédiaire de la notion de classes socio-spatiales, dont les interactions contribuent à la différenciation de l'espace. La relativité des notions de centre et de périphérie selon l'échelle de référence implique en outre de mettre l'accent sur une analyse multiscalaire. Les niveaux géographiques ont des attributs et des propriétés différentes. Un même fait social ne se comprend plus qu'à des échelles différentes. En effet :

<sup>7</sup> FERRAS R. (1995) : « La géographie régionale », in BAILLY A. et al. : *Les Concepts de la géographie humaine*, Masson, p. 195.

<sup>8</sup> CLAVAL P. (1968) : *Régions, nations, grands espaces. Géographie générale des grands ensembles territoriaux*, M.-T. Génin, 838 p.

<sup>9</sup> FREMONT A. (1976) : *La région, espace vécu*, PUF, 223 p.

<sup>10</sup> REYNAUD A. (1981) : *Société, espace et justice. Inégalités régionales et justice socio-spatiale*, Paris, PUF, 257 p.

« Tout changement d'échelle modifie les perceptions et les représentations, et parfois même la nature des phénomènes. C'est en partie une question de relation entre sujet et objet (...), c'est surtout une question de discontinuité dans l'ordre de taille des phénomènes, lesquels n'ont plus la même signification, quelquefois plus le même sens ni la même structure »<sup>11</sup>.

La notion d'échelle méritait bien d'être remise au centre des préoccupations de la géographie, au moment où des échelles complexes s'entrecroisent et où le monde multimétrique impose de revoir la réflexion sur la dialectique entre les familles d'espaces (lieux, aires, réseaux, territoires). La notion de centre/périphérie, qui a l'avantage d'être plus qu'une grille territoriale statique, offre une lecture réticulaire et dynamique qui permet de proposer une vision spatiale hiérarchisée, adaptée aux espaces de la mondialisation. Dans notre étude, cette approche permet de ramener les capitales régionales à des points de transit ou de relais d'ordres émanant des niveaux supérieurs (Etat, métropoles économiques...).

Enfin, l'étude de la différenciation de l'espace s'est enrichie d'une nouvelle dimension en accordant une place centrale aux rapports entre le social et le spatial. Les travaux d'Armand Frémont avaient mis l'accent dès 1976 sur la notion d'espace vécu et la nécessaire prise en compte de l'image dans l'analyse d'une « combinaison régionale »<sup>12</sup>. Dans ses dernières orientations<sup>13</sup>, la géographie régionale comprend la région comme un territoire, elle renvoie ainsi au concept d'identité, à toutes les représentations qu'il génère et aux dynamiques territoriales. Cette approche nourrit aussi l'analyse dialectique des jeux d'acteurs, puisqu'elle postule que chaque acteur est mû par les représentations qu'il se fait de l'espace. En cela, l'approche de Guy Di Méo - qui conçoit l'espace géographique comme le résultat de l'interaction entre une métastructure idéale (formée des instances politiques et idéologiques) et une infrastructure matérielle (instances géographique et économique) - nous a fourni un cadre de référence essentiel<sup>14</sup>.

Nous reviendrons au fil de l'exposé sur les positionnements théoriques que nous avons adoptés pour mener cette recherche, mais ce bref aperçu nous permet d'ores et déjà de situer nos thématiques de recherche dans le cadre de la discipline « géographie ».

<sup>11</sup> BRUNET R., FERRAS R., THERY H. (1993) : *Les Mots de la Géographie, Dictionnaire critique*, Paris, Reclus/La Documentation Française, 518 p.

<sup>12</sup> Cette combinaison associait ainsi une structure, des interrelations, une dynamique et une image. FREMONT A. (1976), *op.cit.*

<sup>13</sup> Engagées dans les années 1990 par plusieurs auteurs, voir DI MEO G. (1991) : *L'Homme, la Société, l'Espace, Economica/Anthropos*, 319 p.; CLAVAL P. (1993) : *Initiation à la géographie régionale*, Nathan, 288 p. et BAILLY A. et al. (1995) : *Les concepts de la géographie humaine*, Masson, 263 p.

<sup>14</sup> DI MEO G. (1991), *op. cit.*



## Problématiques

A en croire les rares auteurs qui se sont intéressés - de loin - au canal de Suez, la dissociation entre le canal et son territoire serait manifeste. Cela signifie-t-il que la région du canal n'existe pas ou qu'elle existe en dehors de toute relation avec l'infrastructure maritime ? Le fait que la « zone » du canal ne soit pas *a priori* un espace unitaire ou cohérent peut justifier cette première interrogation. En effet, les trois villes fondées lors du percement du canal - Port Saïd, Ismaïlia et Suez - et au service de ce dernier ont surgi *ex nihilo* dans l'isthme de Suez, alors désertique, et restent encore aujourd'hui relativement isolées de leur arrière-pays et de l'espace national.

Si la construction régionale semble fragile, la volonté de l'Etat de la consolider et de l'intégrer au territoire national est en revanche affirmée depuis la fin de la guerre israélo-arabe de 1973 - guerre qui s'est déroulée sur le front du canal de Suez. Une vaste politique d'aménagement destinée à territorialiser la région affecte durablement l'espace du canal et modifie en profondeur ses structures. Prendre en compte la situation de cet espace au sein du territoire national s'avère indispensable pour en expliciter non seulement les relations interrégionales mais aussi l'organisation interne.

**La première problématique qui nous intéresse est donc celle de l'intégration d'un espace périphérique au centre du territoire national.** La zone du canal est en effet située en marge de l'axe nilotique qui constitue le centre du territoire national égyptien. La ville méditerranéenne du canal rejoint bien l'extrême pointe du delta du Nil, mais elle en est séparée par le lac Manzalah. Les deux autres villes en sont isolées par une bande de terres désertique qui va en s'élargissant du Nord au Sud pour atteindre une centaine de kilomètres entre Suez et Le Caire. Cette distance - bien qu'elle soit relativement limitée - place la zone du canal en situation de périphérie : à l'organisation ancienne, dense et agricole du Delta, elle oppose un espace neuf, désertique et marqué par une coupure physique, le canal maritime, qui fonctionna longtemps comme un front opposé aux armées étrangères et une frontière avancée d'Israël. Préservant le glacis défensif du Sinaï, le canal a longtemps représenté la dernière limite protégeant le territoire national de l'incursion d'une armée ennemie. Marquée par sa transformation en ligne de front entre Israël et l'Égypte au cours de la période 1967-1973, la région du canal constitue bien une marche, dans une périphérie en voie d'intégration depuis la reconstruction qui suivit la guerre de 1973.

Les recompositions en cours dans la région du canal s'inscrivent dans le cadre d'un projet politique global, encouragé par les institutions financières internationales, et qui a été testé en premier, justement, dans cette marche avancée du territoire national. Ce projet affecte profondément la structure ancienne du territoire égyptien - longtemps délimité par l'espace utile que représente la vallée du Nil. Il relève de la volonté étatique de transformer les déserts en nouveaux espaces d'échanges et de contact avec l'économie mondiale et de substituer à la stratégie sécuritaire du glacis défensif appliquée aux déserts celle du développement conquérant. Les recompositions qui affectent le territoire égyptien dans ses marges expriment

aussi la réaction volontariste d'un gouvernement aux prises avec une croissance démographique exceptionnellement forte. Elles se traduisent par un investissement sans précédent des marges du territoire national, amorcé par l'intégration depuis les années 1970 de celle que constitue le canal de Suez et étendu au cours des années 1980-90 aux rives de la mer Rouge et au Sinaï<sup>15</sup>. Ainsi, l'espace utile de l'Égypte se limite de moins en moins à la vallée fertile.

Saisir les enjeux de la double intégration de la région du canal (à l'espace national et à l'économie mondiale) suppose de prendre en considération un certain nombre de facteurs internes et externes. D'un côté, le rattachement d'une périphérie autonome et quelque peu centripète au centre apparaît comme une nécessité stratégique pour l'Etat; de l'autre, l'extraversion croissante des activités se traduit par l'implantation de nouveaux espaces industriels conçus pour intégrer la région à l'économie mondiale selon les méthodes libérales classiques (attraction des capitaux externes et promotion des exportations dans des zones franches) et coïncide avec l'ouverture croissante de l'économie égyptienne. Mais on pourrait s'interroger sur la contradiction entre ces deux orientations.

#### **Quels peuvent être les effets du tiraillement entre intégration nationale et internationale sur un espace régional caractérisé par une déterritorialisation ?**

L'étude des moyens mis en œuvre dans sa politique d'intégration, permet de déterminer comment l'Etat réinsère un espace régional relativement isolé et indifférencié au territoire national en même temps qu'il le structure. Cette réinsertion modifie profondément cette marge et influe sur sa territorialisation.

L'organisation spatiale est fractionnée par des limites et des coupures physiques dont la plus importante est le canal lui-même. La politique d'intégration tend à agir sur les ruptures qui affectent l'espace régional : cassures physiques engendrées notamment par les infrastructures, mais aussi divisions socio-spatiales. Les mouvements multiples qui affectent cet espace depuis la nationalisation de la Compagnie Universelle, et plus largement depuis la fin du conflit israélo-égyptien, ont eu pour effet de contribuer à réduire certaines divisions anciennes. Mais alors que certaines sutures sont en cours de cicatrisation, on peut s'interroger sur le risque que fait courir à l'Etat l'ouverture de la région à l'économie globalisée, risque d'autant plus grand qu'il n'est pas mesuré par les institutions internationales qui encouragent cette orientation.

Dans ces conditions, l'Etat s'efforce de trouver des moyens de consolider une construction régionale disparate et aux tendances centrifuges. Tout laisse penser que la construction territoriale d'une région à l'identité fortement affirmée vient en renfort de la

---

<sup>15</sup> Un certain nombre de recherches en ont rendu compte récemment. Voir : « Géographies de l'Égypte », *Egypte - Monde Arabe*, n° 22 et 23, (1995), « Aménagement régional et aménagement urbain en Égypte », *Les Cahiers d'Urbama*, n° 10 (1995), SEGUIN J. (1996) : *L'Égypte et l'Arabie Saoudite : systèmes, réseaux et interfaces autour de la mer Rouge septentrionale*, Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Tours, 668 p. et SANMARTIN O. (1998), *op. cit.* Pour une synthèse, voir MICHEL M. (1996) : « Recomposition du territoire égyptien », *L'Information Géographique*, vol. 60, n°2, pp. 61-71.



politique d'intégration de la région au territoire national et sert, elle aussi, des objectifs sécuritaires.

La globalisation a des impacts territoriaux, d'une part parce qu'elle engendre de nouvelles politiques de développement du territoire et, d'autre part, parce qu'elle place l'articulation du local au global au cœur de la problématique des espaces concernés par ces aménagements. Si *Les régions qui gagnent*<sup>16</sup> sont celles qui réussissent à articuler l'économie locale à celle des firmes internationales, il est indispensable de mesurer la place accordée, dans le processus d'aménagement de la région, aux initiatives locales, aux résolutions des acteurs privés nationaux - largement mobilisés dans la région du canal pour l'aménagement d'infrastructures d'échelle internationale depuis la fin des années 1990 - et aux firmes internationales. Insérée par quelques pôles dans des réseaux qui prennent sens à petite échelle, la région du canal de Suez connaît donc des transformations qui imposent une analyse à plusieurs échelles des modes d'action et des représentations des divers acteurs susceptibles d'influencer sur les rapports de cette périphérie avec son centre national et les centres de décisions extérieurs qui contribuent à modeler son espace et sa société.

### **Cheminement de la recherche**

En trente ans, la région du canal de Suez a fait l'objet d'un processus colossal d'organisation de sa structure et de raccordement à l'espace nilotique. Compte tenu de l'ampleur de la reconstruction et des programmes d'aménagement qui lui furent associés à partir de 1974, il m'est apparu nécessaire de commencer par distinguer ce qui résultait, dans l'organisation régionale, de tendances acquises ou de tendances récentes. Cette approche supposait de considérer, dès le début, des processus jouant (ou ayant joué) à différentes échelles du temps et de l'espace, de façon à expliciter les conditions de formation de la région ainsi que la nature de ses relations avec le cœur du territoire national d'une part, et avec les centres de décision extérieurs d'autre part.

Les nombreux documents d'aménagement sectoriels ou régionaux publiés entre 1974 et 1976 ont constitué un matériau propice à l'analyse des options de l'intégration régionale et des modèles dont elle découlent. Ils forment aussi une source originale permettant d'identifier les représentations à l'œuvre dans la pratique des spécialistes de l'aménagement. Le récit de l'action que livrent ces documents dénote la nature utopique de toute action sur l'espace et il est souvent mis au service de la communication d'un projet de société<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> BENKO G., LIPIETZ A. (1992) : *Les régions qui gagnent*, PUF-Economie en liberté, 424 p.

<sup>17</sup> LUSSAULT M. (1996) : « Un monde parfait : des dimensions utopiques du projet urbanistique contemporain », in EVENO (dir.) : *Utopies et pouvoirs urbains dans le monde contemporain*, Toulouse, PUM, Collection Villes et Territoires, 24 p.



L'importance que revêtait pour mon sujet l'accès à des documents d'aménagement souvent rédigés en langue anglaise, puisque financés par des gouvernements extérieurs, m'a permis de compenser en partie les difficultés que mon accès limité à la langue écrite m'ont fait rencontrer dans l'exploitation de la littérature produite en arabe. Tout en ayant conscience des limites que cette situation engendre, la possibilité qui m'a été donnée d'accéder à quelques documents (documents d'aménagement, articles de journaux...) et l'importance que j'ai donnée aux entretiens directs m'ont permis d'appréhender les questions qui m'intéressaient en utilisant des sources de « première main ». Les entretiens non directifs, menés aussi bien avec des acteurs institutionnels que des acteurs privés et les simples habitants des villes du canal, furent des plus fructueux<sup>18</sup>. Ils m'ont aussi parfois permis de contrebalancer la diffusion limitée des informations relatives à la région du canal.

Si l'accès à l'information n'est pas toujours chose aisée dans la plupart des pays en développement et en Egypte en particulier, il est rendu particulièrement difficile quand il s'agit de la région du canal de Suez. L'influence de l'Armée dans la région tend à rendre toute information confidentielle, qu'elle relève de la localisation des zones militaires qui morcellent le territoire (ce qui se conçoit) ou de l'activité précise des zones franches (ce qui est plus surprenant). Cette attitude traduit le caractère centralisé de la gestion étatique ainsi que la valeur stratégique du canal de Suez pour l'Etat. Dans ce contexte, les contacts noués avec des responsables locaux des administrations centrales se sont parfois révélés très utiles pour contourner les difficultés à obtenir des données précises sur les zones franches auprès des administrations centralisées. Dans d'autres cas, il nous a fallu nous contenter de ce qu'on voulait bien nous donner, c'est-à-dire de peu.

C'est la décision technocratique d'engager une construction régionale en ayant recours au « savoir » des aménageurs et urbanistes mais sans concertation aucune avec les acteurs locaux, qui m'a intéressée en premier lieu. Dans quelles conditions étaient mis en œuvre les grands principes énoncés au sein de ministères accueillant des experts internationaux et quelle était la capacité de l'Etat à assurer leur réalisation ? En vue de confronter ces projets, conçus de manière centralisée, à la réalité, vingt ans après leur publication, j'envisageais de suivre précisément l'élaboration des plans d'aménagement et leur mise en œuvre, en identifiant les responsables à chaque degré de la hiérarchie territoriale.

Influencée par la grille de lecture des politiques publiques proposée par Y. Meny et J.-C. Thoenig<sup>19</sup>, j'envisageais la hiérarchie territoriale comme un moyen d'organiser la mise en œuvre de décisions prises au niveau central, comme un cadre rigide du transfert de décisions et de la mise en œuvre des projets, auquel se superposaient des logiques de fonctionnement locales. Ce qui m'intéressait, c'était de découvrir l'ensemble de compromis et de négociations qui, dans la réalité et à chaque niveau de l'échelle, permettent une rediscussion de la règle. L'existence de cette marge de manœuvre, à chaque étape du transfert de décision, imposait de

<sup>18</sup> Le contact noué avec certaines personnes « relais » m'a permis de revenir sur certaines interrogations après mon dernier séjour sur le terrain.

<sup>19</sup> MENY Y., THOENIG J.-C. (1989) : *Politiques publiques*, PUF, Thémis, 391p.

revoir la vision pyramidale du fonctionnement administratif. En effet, chaque acteur disposant d'une marge de manœuvre qui lui permet de revoir selon sa rationalité les directives nationales, l'effet-retour de son action suppose une révision du schéma de domination « top-down » de l'action publique, même dans un pays extrêmement centralisé comme l'Égypte. En outre, ce schéma de l'action publique, en tant que simple procédure législative, ne peut pas devenir un outil de l'intervention publique, moins encore de dialogue<sup>20</sup>.

Après avoir rencontré de nombreux responsables ou techniciens d'administrations centrales, régionale et locales et m'être heurtée à la « langue de bois » de certains interlocuteurs, je réalisai que mon souhait de chercher à suivre l'application d'un plan d'aménagement était irréaliste. Il me fallait passer par des voies détournées et élargir mes investigations hors de la sphère publique si je voulais identifier les dysfonctionnements que je cherchais à pointer - ces fameux compromis qui devaient finalement accorder une certaine marge de manœuvre aux acteurs locaux.

Une réorientation de méthode m'apparut donc rapidement nécessaire : l'étude de certains projets effectivement réalisés, observables directement au présent et confrontés aux réactions de la population, donnait des résultats plus intéressants pour saisir les interactions entre acteurs. Je ciblai alors plus précisément les projets d'aménagement industriel (zones franches en particulier), présentés comme « emblématiques » du renouveau de la région, et observai, à partir d'enquêtes auprès de représentants des principaux acteurs économiques de la région, les jeux d'acteurs auxquels ils donnaient lieu.

Cette approche s'est trouvée renouvelée lors de mon retour sur le terrain en 1999, période au cours de laquelle j'ai pu observer les débuts de la mise en œuvre de deux « méga-projets » industrialo-portuaires aux débouchés du canal de Suez. Appartenant à une seconde génération de projets d'aménagements, ils traduisent à la fois l'ouverture de l'économie égyptienne au secteur privé et le désengagement de l'État dans le domaine de l'aménagement des infrastructures. Le champ était désormais ouvert à de nombreux acteurs privés intervenant à l'échelle nationale et mondiale. Ces projets m'ont donné l'occasion d'observer l'enjeu que représente l'espace pour les différents acteurs qui cherchent à se l'approprier. Le cadre de ces projets apparaissait en effet comme une scène sur laquelle les différents acteurs pouvaient exprimer leurs rapports de force. Une série d'entretiens, pour la plupart non directifs, m'ont alors permis d'approcher les enjeux et les représentations de l'espace qui animent ces acteurs et de me pencher sur l'opportunité d'une place à saisir pour les acteurs locaux dans cette réorganisation d'un espace profondément transformé par l'implantation d'enclaves insérées au réseau de l'économie mondiale.

---

<sup>20</sup> RABIE M. (1999) : « L'intégration des impératifs de l'aménagement urbain par l'appareil de l'administration locale en Égypte : à propos de l'expérience d'*advocacy planning* dans un petit centre du gouvernorat d'Assouan », in SIGNOLES P., EL KADI G., SIDI BOUMEDINE R. (ss. dir.) : *L'urbain dans le monde arabe*, CNRS Editions, pp. 255-258.



L'étude de projets d'aménagement ponctuels est donc devenue un prétexte à l'analyse de la construction et de la dynamique du territoire régional. L'approche multiscale s'est avérée indispensable pour rendre compte de l'inscription des lieux dans des réseaux à petite échelle, inscription dont dépend en partie leurs relations complexes avec des espaces plus ou moins distants ainsi que leur agencement dans l'organisation intrarégionale.

Cette analyse a été complétée par une approche des représentations spatiales des habitants de la région du canal. En effet, au fur et à mesure que je m'intéressai au processus d'intégration de la région dans sa double dimension nationale et internationale, je prenais conscience, lors de mes contacts informels avec les habitants du canal, de la relation particulière qu'ils entretenaient avec le pouvoir central. Cela me poussa à m'interroger sur l'identité régionale en observant les pratiques spatiales des habitants (essentiellement à Port Saïd) et en introduisant, dans mes entretiens avec des acteurs locaux, des questions relatives à leur histoire et à leur sentiment d'appartenance à un espace de référence, le monde du canal. Je percevais que les représentations de l'espace contribuaient à orienter les relations entre acteurs situés à divers degrés de l'échelle spatiale, qu'elles influaient donc sur les relations entre la périphérie du canal et son centre national; il me fallait donc préciser de quelle manière elles contribuaient à la production de l'espace régional.

### **Un exposé en trois temps**

Ce travail de recherche est organisé en trois parties. Cette architecture permet de rendre compte successivement de trois types d'approches.

La première partie situe la région du canal de Suez dans l'espace égyptien et permet, grâce à une analyse à plusieurs échelles, dans l'espace et le temps, de dégager sa structure primaire et les clivages qui la caractérisent. L'analyse du rôle et de la fonction internationale du canal maritime s'avère déterminante pour comprendre la structure régionale et les ressorts de la politique d'aménagement régional engagée depuis 1974. Nous nous intéressons ensuite à cette politique dans sa définition, ses enjeux et ses bases conceptuelles, ce qui nous permet de mettre en évidence les conditions de l'intégration régionale et internationale de la région et ce qu'elles révèlent du pouvoir de décision régional.

Les relations entre acteurs sont au centre de la seconde partie. Partant de l'hypothèse que les transformations de la région du canal de Suez sont largement déterminées par l'influence d'acteurs internationaux qui décident de l'organisation des circuits maritimes et de l'économie mondiale, nous nous attachons à décrire le rôle de ces acteurs, à préciser la nature des jeux qui les animent et la mesure dans laquelle les acteurs locaux et nationaux peuvent y prendre part. Cela suppose de positionner les différents acteurs intervenant directement ou non sur la région du canal avant d'explorer les modalités de leur participation à des projets précis au sein desquels se dévoile la complexité des rapports de forces entre l'Etat et les acteurs locaux, nationaux et internationaux, dans le contexte de la mondialisation.

Dans la troisième partie, l'accent est mis sur les représentations qui président aux stratégies des acteurs locaux et de l'Etat national. L'image de la zone du canal de Suez, telle qu'elle est projetée dans la politique d'aménagement régional et les discours qui l'accompagnent traduit la territorialisation « à marche forcée » entreprise par l'Etat dans cette région de marche. Nous la confrontons aux représentations qui, au cours du temps, ont façonné l'identité régionale et se trouvent de plus en plus diluées par les transformations économiques et sociales en cours dans la région. Nous recherchons ainsi les ressorts de la mobilisation des acteurs locaux en faveur de la construction d'un territoire du canal de Suez.



## Première Partie

### LA REGION DU CANAL DE SUEZ, UN ESPACE STRATEGIQUE, ENTRE INTEGRATION NATIONALE ET INSERTION DANS L'ECONOMIE MONDIALE

Cette première partie s'intéresse à l'organisation régionale et à sa transformation volontariste par l'Etat au cours des vingt-cinq dernières années. Il s'agit ici de mettre en évidence les structures élémentaires de la région et d'identifier les facteurs qui les influencent afin de saisir les modalités et les enjeux de la mobilisation de cette région par l'Etat. Dans ce but, nous nous intéresserons à la fois à l'organisation interne de la région et à sa situation au sein du territoire national et à l'échelle mondiale.

Peut-on parler d'une « région » du canal de Suez ? Si la fondation des villes du canal dans la seconde moitié du XIXe siècle a initié la colonisation d'un espace désertique situé relativement à l'écart du réseau urbain de la vallée du Nil, on peut s'interroger sur l'articulation régionale engendrée à partir de ces trois noyaux urbains destinés au service du canal maritime (chapitre 1). L'examen des processus de polarisation qui concourent à l'agencement d'espaces indéterminés autour des trois villes du canal nous permettra de mettre en évidence le dispositif régional. Ce dernier est en partie déterminé par la situation de la région, en marge du territoire national.

Dégager les structures primaires de cette région nécessite en outre de tenir compte de l'influence du canal maritime sur son organisation. Le rôle stratégique du canal de Suez a imprimé et imprime encore une marque très forte sur l'organisation et l'évolution de l'espace régional, en en faisant, d'une part, une zone frontière, et en l'orientant, d'autre part, vers une économie fondée sur les échanges internationaux. L'importance stratégique du canal à l'échelle mondiale implique que, à ce niveau scalaire, se structurent et se coordonnent différentes forces intervenant aux plans économique et politique et qui influent à la fois sur la structure territoriale et sur la politique d'aménagement menée par



l'Etat dans la région. De plus, la volonté étatique de maintenir une ressource indispensable à l'équilibre du budget égyptien est l'un des facteurs qui influence le plus nettement les orientations stratégiques que l'Etat veut appliquer à la région (chapitre 2).

Considérée par l'Etat comme un espace-enjeu dans le contexte de l'aménagement du territoire, la zone du canal de Suez fait l'objet d'une intégration à deux dimensions : nationale et internationale. Les modèles et moyens de transformation d'un « isolat » en un espace « charnière » entre systèmes mondial et national révèlent la valorisation intentionnelle de la position de carrefour de la zone du Canal entre l'Asie et l'Europe, mais aussi au sein du Proche-Orient. L'approche des bases conceptuelles des projets d'aménagement engagés depuis la reconstruction de la région en 1974 nous conduira à préciser les modèles de développement choisis et la vision « équipementaliste » qu'ils expriment. Nous pourrons ainsi révéler les enjeux que ces aménagements représentent pour leurs promoteurs, c'est-à-dire principalement l'Etat, mais aussi les institutions internationales qui assurent la promotion et parfois le financement de ces projets (chapitre 3).



## Chapitre 1

### LA STRUCTURE REGIONALE : DE L'ENCLAVE A L'ESPACE CHARNIERE

L'isthme de Suez met en communication deux océans (Atlantique et Indien) par l'intermédiaire de la Méditerranée et de la mer Rouge; il constitue aussi le pont entre deux continents : l'Afrique et l'Asie, le tout à proximité de l'Europe. Le canal maritime creusé en 1869 a transformé l'isthme encore désertique et relativement isolé à la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle en un espace de mouvement et d'échanges croisés, à l'origine de la constitution d'une nouvelle région. En moins d'un siècle et demi, un espace régional s'est constitué autour des trois villes fondées lors du creusement du canal de Suez. Il représente aujourd'hui l'une des plus grandes régions urbaines d'Egypte, après celle du Caire et d'Alexandrie. On peut voir, dans cet espace né des échanges maritimes à travers le canal de Suez, un double de la vallée du Nil : le canal représente un second flux nourricier, qui alimente l'économie régionale par des flux commerciaux et projette cet espace dans le système-monde. Fondée sur les échanges, la zone du canal occupe, au sein du système mondial, une position de couloir de circulation, c'est une des synapses que R. Brunet définit comme une « sorte d'espaces nés de la communication entre les autres, et qui la soutiennent » (1991, p. 219).

La notion d'isthme ne suffit pas à délimiter (définir) la région du canal, d'une part parce que le terme, au-delà de son acception « physique », ne rend pas compte des différentes organisations spatiales qu'il recouvre, et d'autre part parce qu'il peut aussi être employé à une échelle plus petite pour désigner le Proche-Orient dans sa totalité. En revanche, l'isthme est une notion qui peut expliquer certaines composantes régionales, en particulier le rôle de « frontière » joué par le canal de Suez. En effet, « tenir un isthme est une préoccupation stratégique »; « trois grands isthmes fixent la majeure partie des conflits dans le monde et font le tour du monde partagés en petits Etats qui évoquent les dominos : les Caraïbes, le Moyen-Orient, l'Asie du Sud-Est » (BRUNET R., 1991).

Le canal de Suez correspond à une synapse à l'échelle mondiale : il n'est pas central (comme le sont les pôles de la Triade), mais il concentre les flux de circulation, ce qui en fait un espace stratégique dont le développement est contraint par des considérations géopolitiques. Sa situation relativement périphérique à l'échelle nationale et l'influence des facteurs géopolitiques expliquent la structure de la région du canal de Suez. Isolement interne et extraversion des villes liée à une tradition d'échanges internationaux sont les deux facettes du dispositif régional.

La mise en évidence des structures primaires de l'espace traversé par le canal maritime permet en premier lieu de cerner les limites d'une région polycentrique. La structuration et la polarisation progressive de la région autour des trois villes fondées lors du creusement du canal sont abordées en second lieu. Elles sont influencées par un processus volontariste d'intégration de la région au territoire nilotique. Enfin, nous observerons comment la région a évolué d'un front relativement fermé à un espace relais entre l'Égypte nilotique et la péninsule du Sinaï d'une part, et entre les économies mondiale et locale d'autre part.

## **I. LA ZONE DU CANAL DE SUEZ : DU FRONT A LA REGION**

La situation de la zone du canal dans le territoire national permet d'obtenir une première indication de la structure de cet espace en différenciant un ensemble géographique des deux entités voisines : l'Égypte deltaïque et la péninsule du Sinaï. La disposition des hommes et activités sur le territoire national fait apparaître la zone du canal de Suez comme un front pionnier. Cette situation peut être expliquée par la transformation du canal en ligne de front militaire à plusieurs reprises au cours du XXe siècle, et ces observations invitent à s'interroger sur les limites effectives de l'espace national ainsi que celles de la région du canal de Suez.

### **A. Le canal : front oriental de l'urbanisation**

La région du canal occupe ainsi une position relativement périphérique par rapport au centre du pays (lequel peut être défini comme la capitale, ou plus largement, l'espace nilotique).

En effet, depuis la célèbre formule d'Hérodote (450 av. J.-C.), « l'Égypte est un don du Nil », le territoire égyptien a longtemps été assimilé à la vallée du Nil. Cette étroite bande cultivée et urbanisée qui traverse le désert et s'élargit au nord, dans le delta du Nil, concentre la quasi-totalité de la population : 96% des 59,6 millions d'Égyptiens recensés en 1996 y vivent, répartis sur 45 000 km<sup>2</sup> soit seulement 4,5 % du territoire national. Bien que toujours prégnante, cette contrainte spatiale tend à être dépassée par une stratégie de conquête des marges territoriales amorcée lors de la révolution nassérienne; l'image du « lotus couché sur le sable ne rend plus compte de l'organisation spatiale du territoire égyptien » (MICHEL M., 1996, p. 61).

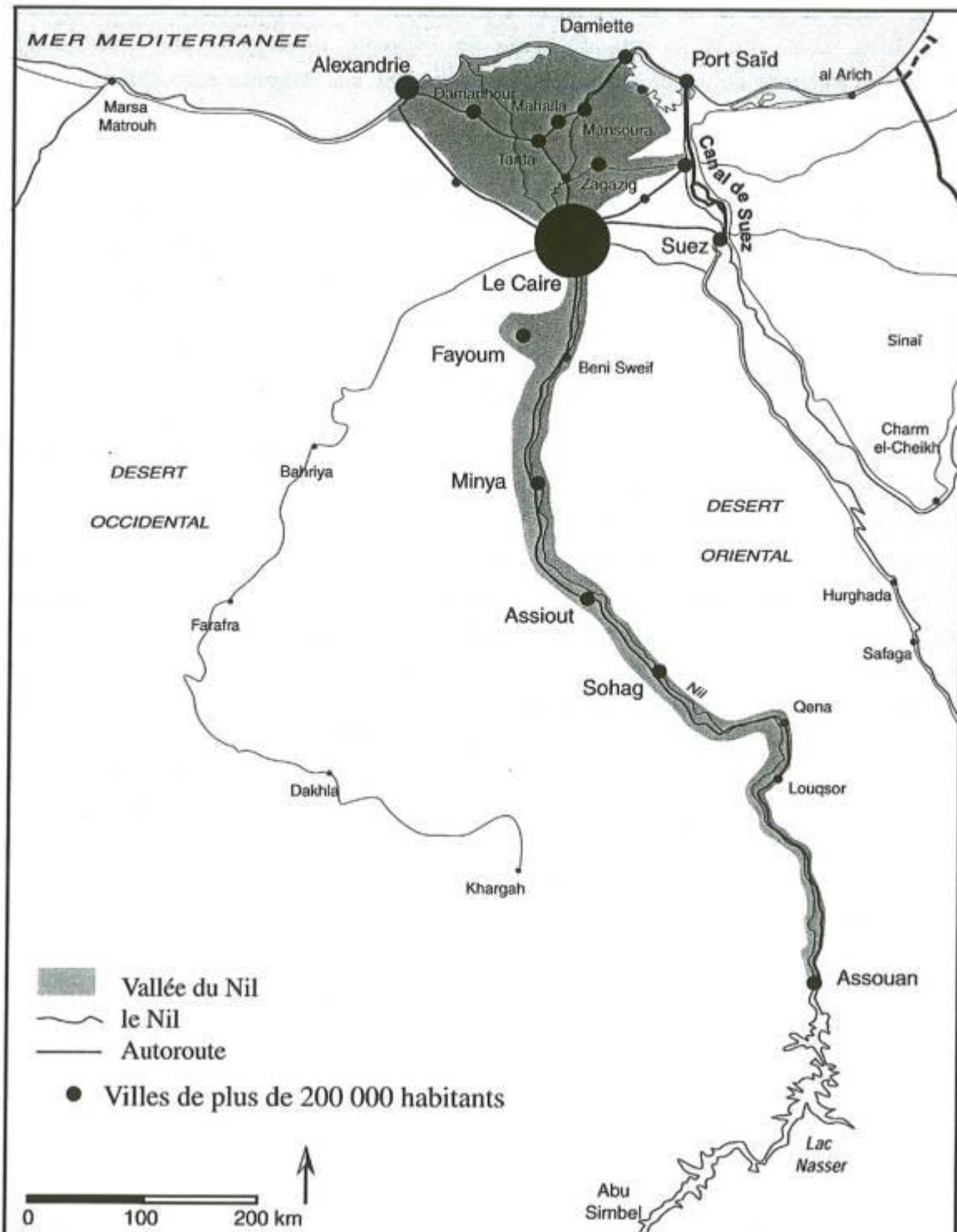


Les recompositions qui touchent l'espace national se produisent, en effet, aux marges du territoire et tendent à élargir l'espace « utile » de l'Égypte au-delà de la vallée : l'espace agricole est étendu par les programmes de bonification, l'urbanisation progresse à travers les villes nouvelles dans le désert et le tourisme international se tourne vers les rivages de la mer Rouge. Au moment où se produisent ces transformations, il est intéressant de noter que la périphérie est justement l'espace de la rente internationale : le canal de Suez, le pétrole et le tourisme international, à l'origine de flux de devises considérables, sont situés au-delà du cœur de l'Égypte nilotique - soit à la marge immédiate de l'Égypte deltaïque (pour le canal), soit sur les littoraux plus éloignés (pour le tourisme et la prospection des hydrocarbures).

La région du canal de Suez est située entre deux ensembles géographiques distincts. Elle est séparée de l'est du delta du Nil par quelques dizaines de kilomètres de terres désertiques, qui laissent place, au nord, au lac Manzala - le lac oriental du delta -, bordé de terres basses inondées. À l'est du canal maritime s'étendent les terres désertiques de la péninsule du Sinaï. La zone du canal apparaît donc comme un espace de transition entre le delta du Nil, espace le plus densément urbanisé et cultivé du territoire national, et les vastes étendues désertiques au peuplement lâche du Sinaï (cf. Fig. 1).

En effet, le Delta abrite, dans un triangle d'un peu plus de 200 km de côté, les deux tiers de la population égyptienne, soit près de 40 millions d'habitants, dont la capitale plurimillionnaire au Sud, et la seconde ville, Alexandrie (3,2 millions d'habitants en 1990) à l'Ouest. Dans le centre du Delta, les densités records de 1800 à 6000 habitants au km<sup>2</sup> sont communes et trois villes moyennes dépassent les 400 000 habitants (Mahalla al-Kubra, Tanta, et Mansoura). À l'est du canal de Suez, la péninsule du Sinaï accueille seulement 307 000 habitants, soit 0,5% de la population nationale, répartis entre de petites implantations bédouines, de petites villes au Nord-Est et quelques bourgades côtières au Sud, dont les plus importantes dépassent rarement les 5 000 habitants. Al-Arich, la ville la plus importante du Sinaï, située au nord-est de la péninsule, près de la frontière israélienne, compte seulement 67 638 habitants. La péninsule désertique du Sinaï constitue essentiellement un réservoir de minerais de pétrole qui abrite, depuis une décennie, de nouveaux sites touristiques internationaux sur les rives de la mer Rouge, déconnectés de l'arrière-pays.

Figure 1 : Le déséquilibre spatial du territoire égyptien





Jusqu'en 1982, « pour la plupart des Egyptiens, la péninsule du Sinaï n'était qu'un *no man's land* »<sup>21</sup> totalisant 166 000 habitants. A partir de cette date qui marque le retrait de l'armée israélienne et le retour du Sinaï à l'Egypte, le gouvernement entreprend un projet national de développement du Sinaï<sup>22</sup>, qui vise l'installation de 3 millions d'habitants à l'horizon 2017.

Entre ces deux types d'espaces extrêmement différenciés, la zone du canal de Suez, aménagée à partir du creusement du canal en 1869 sur un isthme désertique, présente une physionomie qui la distingue à la fois de l'espace du Delta et de celui du Sinaï. Située au-delà des marges du Delta, elle représente le front oriental de l'urbanisation égyptienne, bloqué dans son avancée par l'obstacle que représente le canal maritime. En moins d'un siècle et demi, les trois grandes villes du canal ont élargi le réseau urbain de l'Egypte vers l'est du pays. Port Saïd est désormais la 4<sup>ème</sup> ville d'Egypte avec 455 000 habitants, Suez est au 7<sup>ème</sup> rang avec 370 000 habitants, et Ismaïlia au 11<sup>ème</sup>, avec 300 000 habitants en 1990<sup>23</sup>.

La dissymétrie du peuplement de part et d'autre de la voie d'eau, visible aussi bien à l'échelle nationale qu'à l'échelle régionale, témoigne de l'effet de barrière du canal maritime, qui stoppe nettement l'avancée du front pionnier. Cette rupture dans la mise en valeur du territoire national est liée au fait que le canal a été à plusieurs reprises un objectif militaire et une ligne de front.

## **B. Barrière physique et arrière-garde militaire de l'Egypte**

Creusant un sillon définitif dans l'isthme de Suez, le canal matérialise une barrière au sein du territoire égyptien. De la période 1967-1973, le canal - qui séparait alors l'Egypte nilotique du Sinaï occupé par Israël - a hérité du rôle de frontière. Loin d'avoir disparu avec la restitution, en 1982, de la péninsule à l'Egypte, ce rôle perdure. Le canal de Suez demeure en effet la limite orientale du déploiement de l'Armée égyptienne, face au Sinaï, glacis défensif où sont implantées les forces des Nations-Unies.

La région du canal de Suez présente les caractéristiques d'une marche, au sens de R. Brunet (1993, p. 318). D'après cet auteur, les marches sont des « périphéries-tampons, des espaces tenus mais non encore incorporés, des espaces de protection et d'expérimentation, [elles] sont sous l'autorité directe du Centre, par dessus tous ses relais régionaux; il y va de la sécurité et de l'expansion du pays tout entier ». Les relations avec le centre sont très denses, ce qui rend le centre directement présent : « il n'est rien de plus central que ces périphéries ».

<sup>21</sup> MINISTERE DE L'INFORMATION : MINISTRY OF INFORMATION (1994) : *Sinai National Development Project (1994-2017)*, State Information Service, 95 p.

<sup>22</sup> Au sujet des processus en cours dans la péninsule du Sinaï, voir SANMARTIN O. (1998) : *L'intégration du Sinaï à l'espace égyptien : processus, images, et enjeux*, Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Tours, 645 p.

<sup>23</sup> Il s'agit de la population agglomérée, définie par le bâti continu. Source : Capmas, OUCC, 1995.

### 1. Le canal, une « frontière artificielle » à travers une zone tampon

On pourrait qualifier le canal de Suez de frontière artificielle, avec toutes les réserves et la part d'arbitraire qui doivent accompagner cette expression, puisqu'il n'a pas été construit comme une frontière politique tracée dans le but de séparer deux portions de territoire, mais dans celui de relier deux mers. Le canal représente néanmoins un obstacle physique et marque, dans l'espace, la limite qui sépare l'Égypte nilotique surpeuplée des déserts peu exploités. Cette barrière géographique n'est pas seulement le résultat de la concentration de la population dans la vallée du Nil, c'est aussi celui des relations entre deux États frontaliers en conflit.

La frontière historique de l'Égypte orientale a été tracée en 1906 entre Taba et Rafah<sup>24</sup>; elle accorde donc la péninsule du Sinaï à l'Égypte. Cependant, en 1947, les douanes étaient toujours implantées au départ des routes de Palestine, situé au niveau du canal de Suez<sup>25</sup>, comme si le canal était la frontière. A plusieurs reprises, le canal a d'ailleurs été une ligne de front :

En 1915, les Turcs s'opposèrent aux Anglais sur le canal ; celui-ci devint en 1936 le front armé de la Grande-Bretagne qui y posta 10 000 hommes; le canal fut visé par l'offensive de Rommel en 1942 et devint le siège de la lutte pour l'indépendance nationale jusqu'en 1956. Il fut également à trois reprises le front opposé à l'armée israélienne (1956, 1967 et 1973).

La rive occidentale du canal - qui concentra l'arsenal militaire allié pendant la seconde guerre mondiale - est resté le camp retranché de l'armée britannique jusqu'en 1956, après son retrait du reste du territoire égyptien. Le canal est demeuré la ligne avancée de défense du territoire égyptien depuis 1967, organisée en profondeur par une prolifération de zones militaires aussi bien dans les villes qu'aux abords des grands axes routiers à l'Ouest du canal. A la suite de l'invasion du Sinaï par Israël en 1967, le canal de Suez fut la ligne de front qui sépara les armées ennemies qui se faisaient face d'une rive à l'autre, dans un climat de « ni guerre - ni paix ». Ces sept années de guerre d'usure, associées au souvenir des combats antérieurs, ont associé le canal de Suez à l'image d'une ligne de front et maintenu la péninsule du Sinaï dans un rôle défensif.

### 2. L'enjeu de la maîtrise de ce front : un glacis stratégique à préserver

Le canal de Suez fonctionnait alors comme une frontière, c'est-à-dire comme « le front opposé aux ennemis »<sup>26</sup>.

« Une frontière est une configuration spatiale de bien plus petite taille que l'espace qui sert de cadre au déploiement des rapports de force entre les États frontaliers. La "qualité stratégique" d'une frontière ne peut être évaluée que dans le cadre d'un certain espace régional » (FOUCHER M., 1994, p. 372).

<sup>24</sup> A cette date, il s'agit d'abord d'une limite administrative interne à l'empire ottoman, imposée par les Britanniques lors du protectorat. SANMARTIN O. (1998), *op. cit.*, p. 235-236.

<sup>25</sup> A Ismaïlia et à Koubri, au nord de Suez, ainsi qu'à al-Qantara. Cf. SERVIN A. (1947) : « Kantarah, aperçus historiques », *Bulletin de la Société d'Etudes Historiques et Géographiques de l'Isthme de Suez*, t. I, p. 10.

<sup>26</sup> Dictionnaire Bescherelle (1849).



Les dirigeants égyptiens considéraient moins l'espace situé au-delà du canal de Suez comme partie prenante du territoire que comme une zone de sécurité destinée à jouer le rôle de glacis défensif. La fonction d'avant-poste défensif assigné au glacis impose que son espace reste aussi vide que possible. En termes de géostratégie, le terrain d'une frontière peut constituer un atout : la vaste étendue désertique du Sinaï reculait d'autant la menace d'une invasion.

Le canal de Suez, prolongé par le Sinaï, est un glacis stratégique : on ne se risque pas à y implanter des activités, on s'efforce de le conserver aussi vide que possible afin d'avoir le temps de voir évoluer l'ennemi avant que celui-ci ne touche le cœur vital du territoire, comme si le désert était également un espace hostile aux armées ennemies contraintes de le traverser et constituait de la sorte une protection contre d'éventuels envahisseurs<sup>27</sup>. Le gouvernement israélien appliquait le même raisonnement lorsqu'il envisageait d'annexer le Sinaï à son territoire suite à son occupation en 1967. Il considérait d'ailleurs que la limite du canal de Suez constituait la frontière idéale puisqu'elle fournirait au territoire israélien une certaine profondeur stratégique<sup>28</sup>; il lui adossa une ligne de fortification, la ligne Bar-Lev<sup>29</sup>.

La conception du désert comme constituant un espace de protection pour la Nation a cependant été contestée depuis longtemps déjà. A. Siegfried avait, très tôt, tiré la leçon de l'offensive turque qui atteignit le canal par l'Est en 1915 : « le désert ne constitue pas par lui-même une protection, mais un centre d'intrigues dont il faut se méfier »<sup>30</sup>, précisait-il.

Si le désert n'est pas investi, il devient impossible de protéger le pays au-delà de ses limites habitées, comme si celles-ci constituaient la ligne de front la plus défendable.

Si les souverains d'Égypte hésitèrent parfois à considérer les étendues désertiques comme une protection ou une menace, les présidents Nasser et Sadate optèrent visiblement pour la première conception en consacrant exclusivement la péninsule du Sinaï à la défense du territoire national. Entre 1967 et 1973, période de la guerre d'usure, le canal fut ainsi l'ultime rempart sécuritaire, à la fois pour l'Égypte qui bloquait ainsi une avancée des forces ennemies vers le cœur de son territoire (le Delta et la vallée du Nil), et pour Israël qui lui adossa sa ligne de fortification. La ligne d'eau constituait par elle-même la limite occidentale du glacis militaire israélien. Le canal fut alors la frontière sur

<sup>27</sup> Les hésitations des dirigeants égyptiens à autoriser le creusement du canal au XIXe siècle sont parfois expliquées par leur volonté de perpétuer le glacis stratégique que représentait l'isthme. cf. *infra* : Chapitre 2, I. A.

<sup>28</sup> Aussi, lorsqu'en 1971, le président Sadate proposa le retrait israélien à bonne distance du canal afin que l'Égypte rouvre la voie d'eau, le Premier ministre israélien, Golda Meir, exigea une condition inacceptable pour le demandeur : le retrait des Égyptiens de la rive Ouest en cas d'évacuation partielle des Israéliens. Le canal est alors la frontière sur laquelle Israël refuse de céder : le fossé défensif du canal et la vaste étendue du Sinaï formaient un rempart contre toute agression éventuelle de son territoire.

<sup>29</sup> La ligne Bar-Lev s'étendait sur 163 km le long du canal, comptait 27 positions fortifiées séparées l'une de l'autre par 4 km. Elle était protégée par des remblais de 12 à 20 m de haut, séparée du canal par 200 à 300 m de fil de fer barbelé et de terrain miné et équipée de pièces d'artillerie, de mortiers, de mitrailleuses; elle pouvait supporter l'impact de bombes de 450 kg. Elle abritait en sous-sol des chambres climatisées. *al-Ahram*, 11/12/1973.

<sup>30</sup> SIEGFRIED A. (1948) : *Suez, Panama et les routes maritimes mondiales*, A. Colin, p. 61.



laquelle Israël refuse de céder, puisque, en inversant les points de vue, on constate que l'Etat hébreu profitait du fossé défensif du canal et intégrait à son territoire la vaste étendue du Sinaï qui formait un rempart contre toute agression éventuelle de son territoire.

### 3. Le canal : une frontière militaire consacrée par les accords de Camp David

Le canal de Suez constitue une frontière militaire : il a abrité et abrite encore aujourd'hui tout un arsenal militaire alors que la péninsule du Sinaï, à l'est du canal, est démilitarisée. Les forces d'interposition des Nations-Unies stationnent dans le Sinaï depuis 1956 (6000 Casques bleus y ont été déployés en novembre 1956 pour surveiller le cessez-le-feu), avec une unique interruption en 1967, en réponse aux exigences formulées par Nasser. Les *Multinational Force Observers* (MFO) s'installèrent à nouveau dans le Sinaï en 1982 pour un temps indéterminé; ils y sont encore en 2002.

Les accords de paix de Camp David, signés en 1979 entre l'Egypte et Israël, ont programmé la démilitarisation du Sinaï. Mais alors que l'Egypte retrouvait sa frontière ottomane<sup>31</sup> avec le retour officiel de la péninsule à l'Egypte le 25 avril 1982, sa souveraineté resta limitée par les accords mêmes qui la proclamèrent. « Pour la première fois dans l'histoire de l'Egypte, les frontières militaires du pays ne coïncident pas avec ses frontières politiques »<sup>32</sup>. Les accords de Camp David consacrent en effet le canal comme frontière militaire : ils répartissent et limitent « définitivement » les forces autorisées à l'Est du canal. Le Sinaï est divisé en trois zones militaires (cf. Fig. 2), trois bandes verticales qui restreignent graduellement d'Ouest en Est le déploiement de l'armée égyptienne jusqu'à l'interdire le long de la ligne de démarcation avec Israël<sup>33</sup> :

- La zone A, le long de la rive est du canal de Suez : la zone la plus militarisée ne peut recevoir qu'une division d'infanterie (22 000 hommes au maximum), 230 chars, 480 transports de troupes blindés, 126 canons anti-aériens et des missiles individuels sol-air.
- La zone B, au centre du Sinaï, admet quelques unités frontalières (4000 hommes au maximum) dotées d'armes légères, 8 avions de transport armés et des hélicoptères non armés.
- La zone C, le long de la frontière israélienne et du golfe d'Aqaba accueille une police civile dotée d'hélicoptères armés qui côtoie les MFO en patrouilles de reconnaissance. Trois bases de surveillance électronique sont allouées aux Egyptiens, aux Israéliens et aux Américains qui communiquent leurs observations aux deux autres parties.
- Une quatrième zone (D) correspond à une mince bande du territoire israélien sous la surveillance des forces de l'ONU: Tsahal peut y stationner 4 bataillons d'infanterie (4000 hommes) mais pas de chars, ni d'artillerie et seulement des missiles individuels.

Ainsi, le territoire démilitarisé occupe toute la péninsule en territoire égyptien et seulement quelques kilomètres à l'Est de la frontière d'Israël, qui peut ainsi jouer de l'étendue du Sinaï comme d'un glacis. Pour Israël, le canal de Suez est donc une limite stratégique, au sens où l'entend M. Foucher : « une ligne qui peut être située hors du

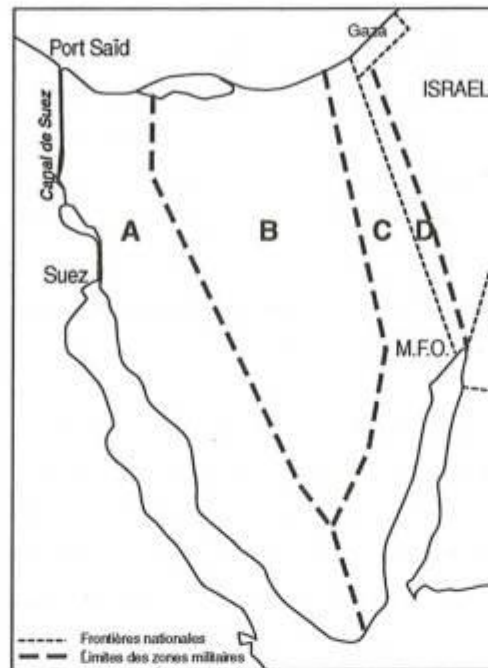
<sup>31</sup> Bien que subsiste un contentieux sur Gaza.

<sup>32</sup> Déclaration de Khaled Mohyeddin, membre du parti du Rassemblement (parti d'opposition de gauche), in RONDOT P. (1982) : *Le Proche-Orient à la recherche de la paix*, PUF, p. 145.

<sup>33</sup> Cf. Annexe I du Traité de paix entre la République Arabe d'Egypte et l'Etat d'Israël du 26 mars 1979.

territoire national, en avant, dont le franchissement par les armées adverses est jugé comme menaçant la sécurité du territoire»<sup>34</sup>.

Figure 2 : La démilitarisation du Sinaï : le canal, frontière militaire



Source : Mac Kinlay J. (1989).

Si une part minime (8%) de l'effectif de l'armée égyptienne<sup>35</sup> seulement est autorisée à stationner à l'Est de la ligne matérialisée par le canal de Suez, à l'Ouest de cette limite les camps militaires sont concentrés le long du canal, disposés en lignes, à proximité des villes principales (Suez, Ismaïlia et Port Saïd), dans les zones désertiques entre le canal et le delta du Nil, ainsi qu'aux abords des routes principales. Les mouvements de chars sont visibles et fréquents. La rive du canal est surmontée, entre Ismaïlia et Suez, de buttes de sables destinées à cacher les soldats qui surveillent inlassablement l'horizon, vers l'Est. Le canal est visiblement l'espace à partir duquel l'armée égyptienne est prête à se déployer, le front à partir duquel elle défend le territoire égyptien.

Cette ultime tranchée constitue bien la frontière qui peut être défendue, celle au-delà de laquelle la souveraineté ne peut se garantir militairement, la limite, donc, du territoire véritablement contrôlé et protégé par l'Etat. La plupart du temps, la frontière se

<sup>34</sup> FOUCHER M. (1991) : *Fronts et frontières*, Fayard, p. 388.

<sup>35</sup> L'armée égyptienne comptait 323 000 hommes en 1974-75 selon les données avancées par *L'armée dans le monde*, cité par LABIDI A. (1988) : *Le canal de Suez dans les relations internationales*, Thèse de Sciences Politiques, Université de Grenoble, p. 27.



transforme en ligne de front<sup>36</sup>. C'est l'effet inverse qui se produit le long du canal : la ligne de front (le canal, qui n'a jamais été une frontière administrative) fait la frontière.

Si les accords de Camp David ne prévoient pas d'évolution de cette situation et cantonnent le canal dans son rôle de ligne de front, le discours des autorités égyptiennes annonce qu'une transformation de taille s'est engagée. L'option stratégique qui consistait à faire du Sinaï le glacis du canal de Suez a, semble-t-il, été abandonnée; suite à un revirement total des autorités égyptiennes, il est désormais affirmé qu'au contraire, le peuplement massif de la péninsule est la seule stratégie capable d'asseoir une défense efficace des frontières orientales de l'Égypte. Il est également sous-entendu par les négociateurs de la paix israélo-égyptienne - la diplomatie américaine - que ce peuplement engendre l'impossibilité de reprendre les combats dans cette zone et qu'il devrait rassurer Israël quant aux intentions pacifiques de son voisin<sup>37</sup>.

Ainsi, de la limite au front, puis à la frontière, les autorités en arrivent à envisager le front pionnier grâce auquel l'espace du canal serait transformé en zone charnière. De fait, la lente colonisation du Sinaï, encouragée par les politiques gouvernementales à partir de 1982, tend à réduire le rôle de front joué par le canal de Suez et à transformer la zone du canal en un espace charnière, chargé de soutenir le développement de la péninsule. Les dynamiques spatiales récentes confirment le « dépassement » du front pionnier : les taux de croissance records de la population observés dans le Sinaï (4,4% par an entre 1986 et 1996, soit plus de deux fois la moyenne nationale) indiquent des mouvements de population de grande ampleur. Le canal perd donc progressivement sa fonction de frontière orientale du peuplement de l'Égypte, d'extrême limite conquise par un peuple très attaché à l'espace nilotique.

Dans le but d'analyser cette transformation, nous commencerons par mettre en évidence les structures fondamentales de la région du canal de Suez. L'étude du front pionnier à l'échelle régionale est le préalable à la définition du cadre régional et de ses limites.

### C. Une structure spatiale régionale dominée par deux axes et trois pôles

Le canal de Suez a donné son nom à une région égyptienne centrée sur l'infrastructure transcontinentale mais dont les limites sont difficiles à cerner. Etant donné que « la recherche des limites des espaces géographiques est forcément subordonnée à celle des cœurs » (BRUNET R., 1991, p. 159), nous identifierons d'abord les structures fondamentales de la région, avant d'aborder la question de ses limites. La région du canal est organisée autour de deux grands axes : celui du canal maritime et celui du canal d'eau douce qui approvisionne les villes et irrigue la région. Le premier fixe les grands centres

<sup>36</sup> Ainsi, 1/9<sup>ème</sup> de l'armée égyptienne est-il déployé dans le désert occidental le long de la frontière libyenne officielle. FOUCHER M. (1991), *op. cit.*, p. 213.

<sup>37</sup> Au sujet de l'aide américaine et de son rapport avec la situation militaire, cf. *infra* : IIème Partie, Chapitre 4.



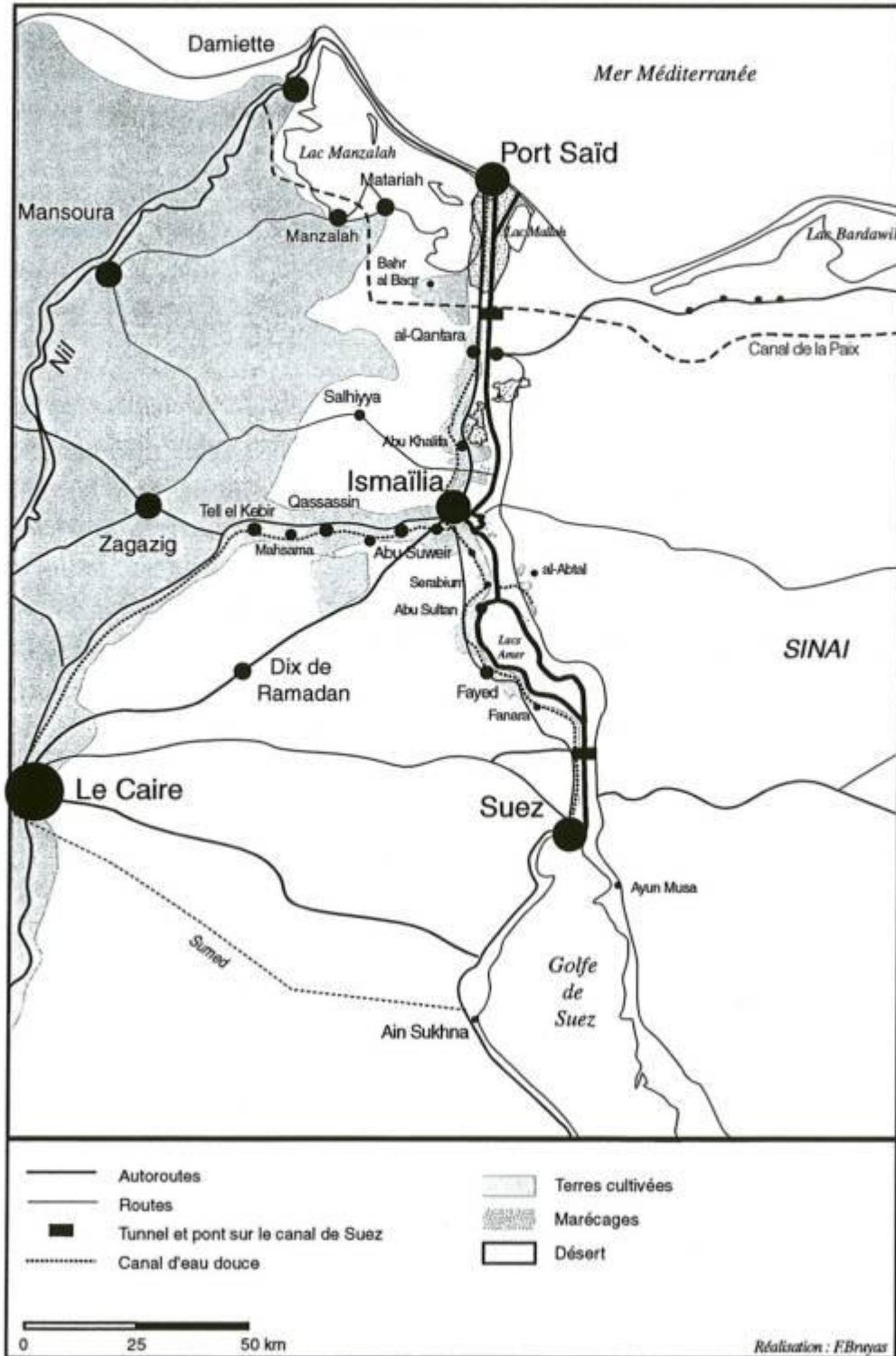
régionaux dont l'activité est liée à l'activité maritime, le second fixe de petits bourg ruraux.

### *1. L'axe du canal et la dissymétrie de l'organisation spatiale*

L'axe majeur qui organise l'espace du canal est précisément la voie d'eau intercontinentale. Elle structure la région du canal le long d'un axe Nord-Sud de 195 km de long. Sur toute sa longueur, une étroite bande de terres - isolée de la vallée du Nil par le désert et le lac Manzala au Nord - a été mise en valeur et progressivement peuplée. Le canal maritime fixe les trois grands centres régionaux : Port Saïd, Ismaïlia et Suez, qui ont été fondés sur sa rive occidentale pour servir le transit international. Cet axe de transport international est aussi celui des communications internes entre les trois centres régionaux, reliés par une autoroute, une voie ferrée, un canal d'irrigation et une route étroite qui longe le canal maritime au plus près (c'est la route de service du canal, ouverte à la circulation pour les équipes techniques de l'organisme du canal uniquement). Ce couloir de circulation permet de relier les trois grandes villes régionales, assurant la cohésion de l'ensemble (cf. Fig. 3).

Si cet axe relie les villes du canal, il sépare aussi deux mondes. A l'est de la vallée du Nil, berceau de la civilisation urbaine égyptienne, les trois villes moyennes de Port Saïd, Ismaïlia et Suez, postées derrière la barrière du canal de Suez, sont les citadelles avancées qui annoncent au visiteur en provenance de l'Orient son arrivée prochaine dans l'espace pleinement « rentabilisé » du Delta et de la vallée. Ce front urbain, intimement lié au canal et à son économie internationalisée, figure un espace intermédiaire entre, d'une part, l'espace désertique et nomade du Sinaï à l'Est, et d'autre part, l'organisation spatiale ancienne de la vallée du Nil.

Fig. 3. : Contraintes naturelles et peuplement de la région du canal de Suez



La région du canal est un espace de transition : séparée du Delta par une zone désertique en voie de « comblement », elle présente un front urbanisé et agricole, dont la progression est bloquée par le canal, même s'il tend, depuis peu, à avancer sur sa rive orientale. On observe ainsi le fonctionnement d'un front, qui « marque à la fois une limite et une progression » (BRUNET R., 1990, p. 117). Il est désormais l'expression d'une dynamique plus que d'un véritable affrontement, et il évoque les limites d'un système en expansion.

La dissymétrie de l'organisation régionale de part et d'autre de l'ouvrage est spectaculaire non seulement à l'échelle nationale (le canal y apparaît comme un front qui limite l'expansion du système nilotique), mais aussi à l'échelle régionale. La localisation des villes traduit la rupture introduite par le canal : les trois capitales régionales et la quasi-totalité des bourgs qui composent la région sont implantés à l'Ouest du canal maritime, comme si ce dernier incarnait une barrière infranchissable. La distribution des zones urbaines tend à devenir linéaire, le long de l'axe structurant du canal de Suez : les villages se sont développés entre les villes principales, le long du canal d'eau douce au niveau des stations de contrôle du transit maritime, installées tous les 10 à 15 km le long du canal, dès son ouverture. Une seule ville est située de part et d'autre du canal : c'est al-Qantara (littéralement *le pont*). Son implantation ancienne sur la route de Palestine et sa fonction de ville-étape lui ont donné une assise stable; en 1996, elle comptait près de 15 000 habitants sur la rive occidentale du canal (al-Qantara Gharb), et presque autant sur la rive asiatique (al-Qantara Charq, 12 000 habitants). Le fort taux d'accroissement de la ville, en particulier sur la rive orientale du canal (+ 6,6 % par an entre 1986 et 1996), confirme que le front est en voie de progression au-delà du canal.

L'axe du canal maritime fixe donc les grandes villes, organise la dissymétrie régionale et limite en quelque sorte l'expansion de la région.

## ***2. Le canal d'eau douce : support de la pénétration des activités humaines sur un front pionnier dans un milieu naturel contraignant***

Dans un espace désertique, la disponibilité en eau décide de la présence humaine. C'est la raison pour laquelle un autre axe que le canal maritime détermine l'organisation spatiale régionale : le canal d'eau douce qui alimente les villes du canal. Dérivé du Nil au nord du Caire, il longe le Delta puis rejoint Ismaïlia, au centre du canal, où il est séparé en deux branches qui alimentent Port Saïd au Nord et Suez au Sud. C'est l'axe qui relie de façon « organique » le canal au Delta du Nil : il est le support de l'implantation de bourgs ruraux et du développement agricole dans la région (cf. Fig. 3).

Ce canal, qui fixe l'implantation humaine, permet de dépasser les contraintes du milieu naturel. Du Nord au Sud, quatre milieux se succèdent dans la plaine empruntée par le canal de Suez :

- Depuis Port Saïd, bâtie sur le mince cordon littoral qui sépare le lac Manzalah de la Méditerranée, une zone de basses terres inondées s'étend jusqu'à al-Qantara. Le canal maritime



traverse ces marécages en longeant la partie orientale du lac dont il est séparé par une étroite bande de terre traversée par les infrastructures qui desservent la ville. A l'Est de Port Saïd et du canal maritime, la plaine de Tina prolonge les basses terres marécageuses jusqu'à Qantara; elle est bordée à l'est par le lac Mallaha.

- A partir d'al-Qantara, le canal de Suez pénètre dans les terres désertiques qui s'étendent jusqu'à Suez. Il franchit une région de seuils désertiques avant de traverser le lac Timsah au niveau d'Ismaïlia. A l'ouest de cette ville, capitale administrative de la région, un corridor de terres cultivées, qui représente la plus grande partie des terres mises en valeur dans la région, s'étend perpendiculairement au canal de Suez, jusqu'au Delta, le long du canal d'eau douce d'Ismaïlia.

- Au sud d'Ismaïlia, le canal maritime atteint la dépression des lacs Amer.

- Du sud des lacs Amer au golfe de Suez, la plaine désertique empruntée par le canal se rétrécit peu à peu, dominée, à l'Ouest, par les contreforts rocheux qui séparent le bassin du Nil de la mer Rouge, et, à l'Est, par les dômes qui annoncent les montagnes du Sinaï.

La contrainte majeure exercée par le milieu naturel est donc l'absence d'eau douce<sup>38</sup>.

Cependant, la région dispose de ressources considérables : le pétrole dans le golfe de Suez, les champs de gaz naturel récemment découverts en Méditerranée et la rente de situation du canal maritime. Ces atouts justifient la mise en valeur de la zone du canal à partir d'un canal apportant l'eau du Nil jusqu'aux trois cités, préalable à toute installation humaine.

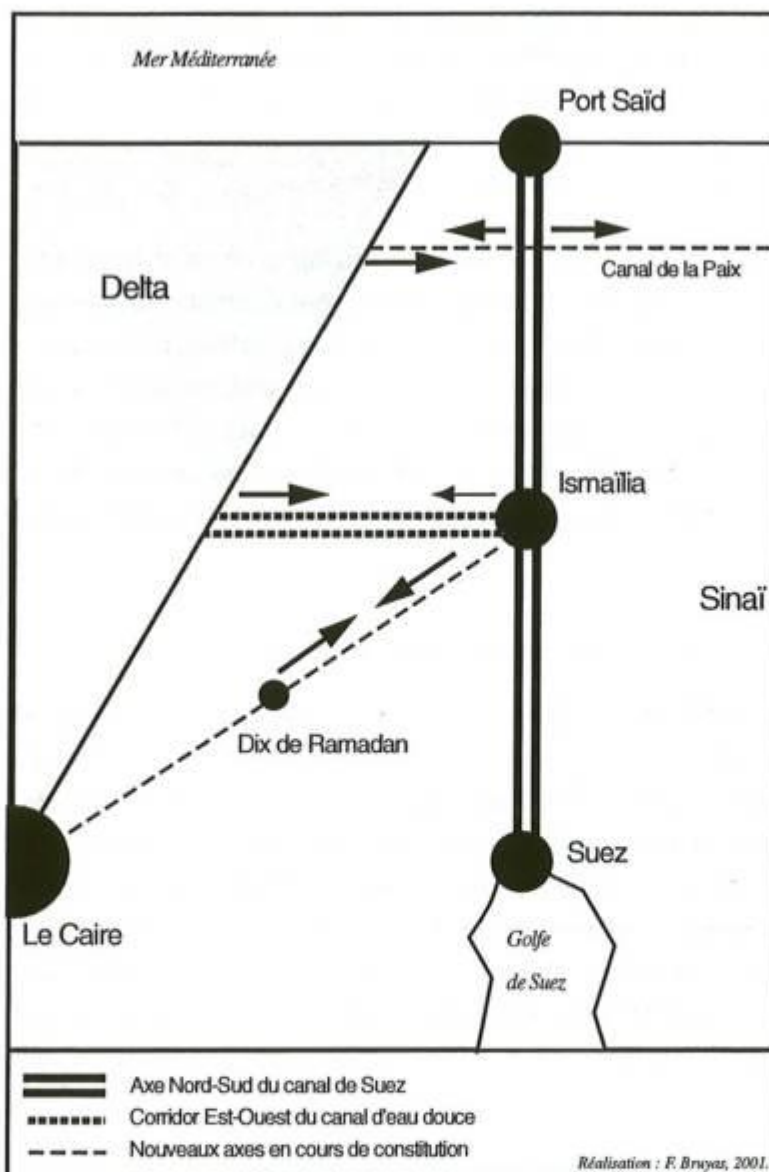
Cette ressource qui conditionne tout développement en milieu désertique circonscrit l'implantation humaine et la bonification du désert aux abords du canal d'eau douce. Ce canal, doublé d'une route, a permis l'implantation d'un réseau de villages - dont les plus importants sont les chefs-lieux administratifs des provinces rurales rattachées au gouvernorat d'Ismaïlia - et la mise en culture d'une surface croissante de terres autrefois désertiques. Un couloir de peuplement se dessine nettement autour de celui-ci, entre le Delta (au niveau de Zagazig) et Ismaïlia ; il est étroit, mais actif, peuplé et continu. Il représente l'axe de pénétration majeur de l'urbanisation et de l'agriculture en direction du front pionnier du canal de Suez. C'est aussi l'axe le plus ancien et il est resté le seul jusqu'au début des années 1980.

La région du canal est donc structurée par les deux axes perpendiculaires qui orientent la localisation des foyers de peuplement : l'axe Est-Ouest de l'ancien canal d'eau douce le long de la route qui relie le Delta à toute la zone du canal par Ismaïlia, et l'axe Nord-Sud du canal maritime (cf. Fig. 4). Le premier est un couloir de circulation régional, tandis que le second est un axe de circulation international.

---

<sup>38</sup> Ce manque est d'autant plus préoccupant que les besoins sont considérables pour lutter contre la salinité des terres qui limite la productivité agricole et rend difficile la bonification.

Figure 4 : Les axes et pôles d'organisation de la région du canal de Suez



A la fin des années 1990, deux nouveaux axes de peuplement semblent se dessiner en s'émancipant du canal d'eau douce. Le premier apparaît le long de l'autoroute désertique Ismaïlia-Le Caire, depuis la fondation, dans les années 1980, de la ville nouvelle de Dix de Ramadan, située à 50 km de la capitale en direction d'Ismaïlia. La ville nouvelle, qui compte près de 48 000 habitants en 1996 et dispose d'une zone industrielle, a fourni un point d'ancrage efficace pour le « glissement » de la population de la capitale en direction du canal de Suez. On observe aussi l'extension des périmètres bonifiés le long de cette route, quelques kilomètres avant qu'elle n'atteigne Ismaïlia. Ce nouvel axe participe donc à l'élargissement de la surface cultivée au sud-ouest d'Ismaïlia, à partir de



la zone rurale anciennement constituée le long du canal d'eau douce. Deux mouvements de conquête des espaces désertiques se rejoignent, l'un partant d'Ismaïlia en direction de la ville nouvelle de Dix de Ramadan, l'autre, partant de la ville nouvelle en direction d'Ismaïlia. Un second axe apparaît entre le nord du Delta et le nord du Sinaï, le long du canal de la Paix (*al-Salam*), construit depuis 1994 pour irriguer la péninsule avec l'eau du Nil. Il est accompagné d'un programme de bonification de 400 000 feddans (soit 168 000 ha) de part et d'autre du canal maritime qu'il traverse. Le long du canal de la Paix, d'anciens bourgs ruraux (Bahr al-Baqar, au sud-ouest de Port Saïd) et de petites villes se développent rapidement (Qantara-Est).

Toutefois, ces preuves récentes de l'organisation de nouveaux axes de peuplement entre le Delta et le canal ne modifient pas fondamentalement l'organisation régionale. En effet, ces transformations ne traduisent pas un réel affranchissement de la contrainte spatiale. Le peuplement reste tributaire de l'accès aux ressources en eau : ainsi le peuplement se diffuse-t-il soit le long du canal d'eau douce d'Ismaïlia, soit à proximité ou en direction de la ville nouvelle de Dix de Ramadan, soit autour du canal de la Paix, laissant de côté l'axe reliant Suez au Caire à travers le désert, même si cette route est la plus fréquentée<sup>39</sup>.

### *3. Un réseau de villes dominé par trois métropoles régionales*

L'armature urbaine régionale se structure selon les axes qui organisent la région tout entière le long des deux voies d'eau. Le canal de Suez fixe les trois centres régionaux entièrement dévoués au bon fonctionnement du transit maritime lors de leur fondation : Port Saïd, port d'entrée sur la côte méditerranéenne, Ismaïlia, ville administrative à mi-parcours, et Suez au débouché du canal sur la mer Rouge (cette dernière existait déjà auparavant sous la forme d'un petit port). Le canal d'eau douce fixe, lui, les petites villes et bourgs ruraux qui s'étendent entre les centres régionaux ainsi qu'entre le Delta et le canal de Suez. Il en résulte un double déséquilibre dans l'armature urbaine, qui tient, d'une part, à la répartition des villes dans l'espace, et s'exprime, d'autre part, dans la hiérarchie urbaine.

L'inégale disposition spatiale des villes et villages résulte de l'accessibilité de la ressource en eau. Contrainte par le milieu désertique, elle prend la forme de deux couloirs d'urbanisation, l'un Est-Ouest, et l'autre Nord-Sud, tout le long du canal d'eau douce. Les zones désertiques ou marécageuses sont dépourvues d'agglomération, à l'exception de deux villes nouvelles implantées entre le Delta et le canal : Dix de Ramadan au sud de l'axe Est-Ouest du canal d'eau douce et Salhiyya au nord. Un second déséquilibre se superpose à cette répartition inégale : il oppose la rive occidentale du canal, maillée par un réseau de villes petites et moyennes, à la rive orientale, où l'urbanisation est inexistante

---

<sup>39</sup> La croissance urbaine de la ville de Suez s'étale en direction du Caire le long de la route qui relie ces deux villes, mais cette extension, limitée à des cités d'habitat collectif, n'indique pas encore la constitution d'un nouvel axe organisant la vie régionale.



à l'exception de quelques localités qui se réduisent souvent à des zones militaires. Le canal de Suez constitue une barrière presque infranchissable : seule la ville-carrefour de Qantara-Est forme une véritable concentration urbaine à l'est du canal.

Un autre déséquilibre est perceptible dans la hiérarchie urbaine de la région (cf. Fig. 3). Trois pôles dominant l'armature urbaine avec chacun une population de plusieurs centaines de milliers d'habitants : 300 000 à Ismaïlia, 370 000 à Suez et 455 000 à Port Saïd en 1990. Le niveau inférieur de l'armature urbaine est constitué de communes de moins de 15 000 à 30 000 habitants. Un niveau intermédiaire entre ces deux catégories fait défaut, ce qui peut s'expliquer par la petite taille de la région; en effet, chaque commune n'est jamais éloignée de plus de 100 km de l'un des trois centres régionaux. Enfin, le niveau inférieur de la hiérarchie comprend des villages dont la population n'excède pas quelques centaines d'habitants.

Outre la disponibilité des ressources en eau, l'accessibilité semble être le facteur déterminant du développement des petites villes : les plus importantes sont situées sur les couloirs majeurs de circulation (le long du canal d'Ismaïlia) et à proximité des carrefours alors que les moins importantes sont localisées à l'extrémité des routes qui mènent aux débouchés du canal, ou de façon plus marginale encore, sur la rive orientale du canal.

Nous avons mis en évidence une organisation spatiale déséquilibrée, où hommes, activités et infrastructures sont concentrés sur la rive occidentale du canal, le long de deux axes perpendiculaires, et plus particulièrement dans trois métropoles. Ces premiers éléments de structuration de l'espace régional ne suffisent pas pour en déduire l'existence d'une région géographique.

#### **D. Les limites d'une entité mal définie : la région du canal de Suez**

Les ensembles géographiques voisins et le cœur interne de la région étant déjà définis, nous pouvons, par une approche centrifuge, « qui part du foyer pour aller examiner ses modes d'extinction » (BRUNET, 1991), identifier l'espace régional dans ses limites. Notons que cette approche repose sur l'hypothèse que la zone du canal de Suez serait un espace de transition entre deux entités plus fortement structurées, le delta du Nil et le Sinaï. Si l'on admet cette hypothèse, il est difficile de voir dans la zone du canal de Suez une entité régionale propre.

##### ***1. La région : cœur et limites***

La structure élémentaire déjà repérée peut se résumer à un canal intercontinental servi par trois villes moyennes cernées par le désert et quelques oasis agricoles. La « région » qui nous intéresse s'organise alors à partir d'un flux maritime et de trois pôles reliés au canal, elle apparaît comme un espace à la fois séparé de la vallée du Nil et du désert du Sinaï, mais ses limites ne sont pas nettes. La géographie ayant pris ses distances avec les aspects naturalistes, nul n'est besoin toutefois pour parler de région

d'identifier des limites reconnues ou admises définissant une unité structurale (comme les éléments naturels par exemple). L'usage de l'espace par les hommes nous semble par contre déterminant pour envisager l'existence d'une région du canal de Suez. On pourrait alors réduire la région au « cordon » vital que représente le canal d'eau douce. Mais nous avons choisi d'intégrer des espaces intermédiaires, les marges désertiques et marécageuses - qui connaissent actuellement des transformations. L'ensemble constitue-t-il une région ou simplement une marge de l'ensemble géographique du delta du Nil?

La zone du canal diffère d'autres marges de la vallée du Nil en deux points : d'une part, du fait de sa proximité avec la frontière israélienne - ce qui en fait une ligne de front potentielle -, et d'autre part, par l'interface que le canal établit entre les villes portuaires et les flux internationaux. Cette zone est donc marquée par deux caractères antagonistes qui lui sont spécifiques : elle est à la fois un front à l'échelle nationale - que le pouvoir central s'efforce de contrôler en renforçant ses liens avec le Centre par une politique d'intégration - et une interface à l'échelle internationale et locale. Le peuplement et les activités des villes du canal se sont en effet développées en rapport avec la voie d'eau intercontinentale et diffèrent fondamentalement de celles de la vallée du Nil. Ces deux caractéristiques nous semblent être à l'origine d'une structure régionale marquée par des relations intenses entre les trois pôles régionaux.

La zone du canal constitue une périphérie qui évolue de façon dynamique, et, périphérie déjà intégrée, elle devient progressivement le support de l'intégration d'une marge plus lointaine : le Sinaï (les dynamiques en cours tendent à transformer les villes du canal en support de la diffusion du peuplement vers l'Est). Par ailleurs, l'appartenance de la zone du canal à un espace pionnier, les relations développées avec des agents du commerce international dans ses métropoles et son rôle militaire, donnent une certaine unité à cet espace et tendent à en faire une région à part entière.

Nous sommes donc en présence de phénomènes qui laissent présumer l'existence d'une région, du moins si l'on se réfère à la « combinaison régionale » définie par A. Frémont<sup>40</sup>, qui comprend à la fois une structure, des interrelations au sein de cette structure, une dynamique - qui suppose qu'une composante de la combinaison régionale ne peut changer sans que les conséquences en résultent sur l'ensemble du système -, et enfin une image.

## *2. Des limites régionales floues, à l'image d'un front pionnier*

S'il existe bien une région du canal de Suez, encore faut-il définir ses limites. Celles-ci n'apparaissent pas nettement dans cet espace de transition entre deux entités, qui tient de chacune d'elles, et qui est lui-même coupé en deux par une ligne apparemment imperméable (le canal maritime). Cependant, l'évolution de la géographie régionale - qui ne s'efforce plus de décrire un milieu, un paysage, mais s'attache à décrypter un

---

<sup>40</sup> FREMONT A (1976) : *La région, espace vécu*, PUF, 223 p.



mécanisme d'interactions et des enjeux spatiaux - a fait des « incantations sur les limites de la région, avouées ou reconnues, admises ou proposées », un « rite ancien » qui s'est perdu<sup>41</sup>.

Néanmoins, pour définir dans quel cadre se déroulent les transformations observées, il convient de délimiter la région du canal de Suez en tentant d'y inclure les espaces qui sont sous l'influence de l'activité du canal et de ses pôles régionaux.

La « région du canal de Suez » est une appellation peu précise, dont les contours varient selon les utilisateurs. La définition officielle élaborée en 1977, suite à la partition de l'Égypte en huit régions de planification économique, est la plus large : elle englobe les gouvernorats du canal, le gouvernorat oriental du Delta (Charqiyya) et les deux gouvernorats du Sinaï. Dans cette délimitation, la région s'étend donc du Delta jusqu'à la frontière avec Israël. Le critère déterminant de cette définition est l'unité militaire de la région : d'après les termes mêmes de l'administration du gouvernement local, c'est une « une entité intégrale du point de vue militaire de la défense »<sup>42</sup>. Le contexte militaire de l'époque est alors surdéterminant : une partie du Sinaï était encore occupé par l'armée israélienne et le canal libéré seulement depuis 1973.

Cependant, les plans de reconstruction et le plan d'aménagement régional conçus en 1976 restreignent la région du canal à une bande de 150 à 200 km de part et d'autre du canal (cf. Fig. 5). Elle dépasse légèrement les limites des gouvernorats de l'époque. Elle est bornée à l'Ouest par la limite entre le Delta et le désert. Une ligne correspondant à la limite entre les gouvernorats de Suez et du Caire prolonge la limite occidentale de la région au Sud vers le golfe de Suez - ce qui permet de mettre en évidence les liens entre Suez et les activités pétrolières et portuaires de la côte jusqu'à Ain Sukhna. La limite orientale de la région du canal, d'abord définie par les limites des gouvernorats du canal (c'est-à-dire à une vingtaine de km du canal) s'est donc avérée peu satisfaisante et a poussé à la définition d'une région « élargie » qui s'étend jusqu'à une centaine de kilomètres au-delà de la rive orientale du canal.

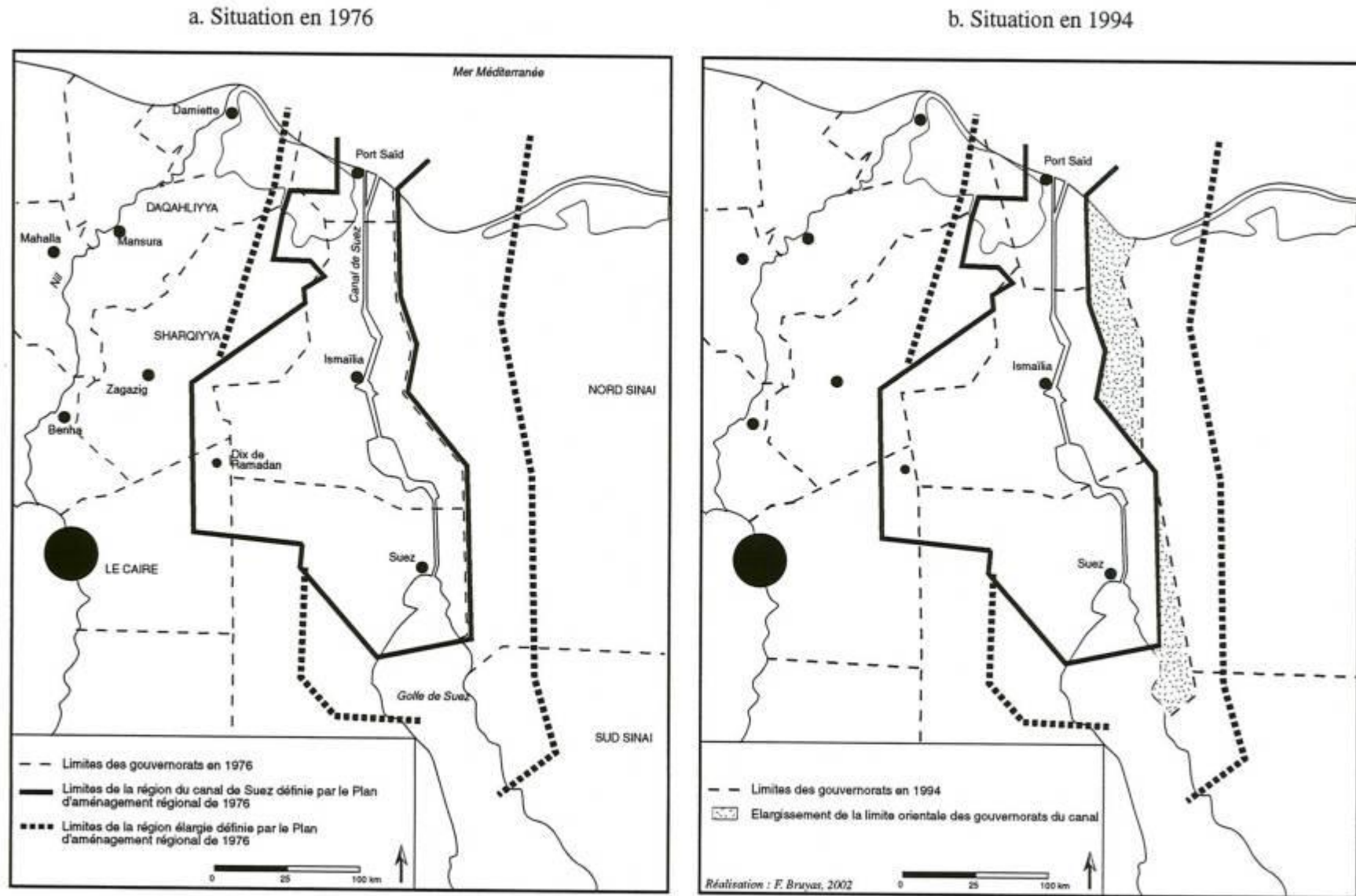
---

<sup>41</sup> FERRAS R.: « La géographie régionale », in BAILLY A. et al. (1995) : *Les concepts de la géographie humaine*, pp. 191-201.

<sup>42</sup> REGIONAL PLANNING ADMINISTRATION (1977) : « Draft : Division of the Republic of Egypt into geographical regions », Local Government General Secretariat, October 27, p. 4.



Figure 5 : Les limites de la région de planification du canal de Suez et l'élargissement des limites administratives des gouvernorats (1976-1994)



Ces définitions s'efforcent d'élargir la région du canal à une portion du Sinaï, c'est-à-dire à placer le canal au cœur de la région de façon à réduire son rôle de front et l'effet de barrière qu'il joue dans l'organisation spatiale. Cette volonté d'intégration et de dépassement du canal maritime sont traduits dans les remaniements successifs des découpages administratifs qui ont été entrepris. La modification des limites administratives est un outil de la politique volontariste d'intégration régionale. Les limites des trois gouvernorats du canal (Port Saïd, Ismaïlia, Suez) ont ainsi été redéfinies en 1986, puis en 1994.

La difficulté de définir des frontières administratives précises pour une région du canal (que celle-ci intègre ou non les gouvernorats voisins du canal dans le Sinaï ou le Delta) met en évidence l'existence d'une frange mouvante autour du canal, dont l'appartenance à la région n'est pas claire. C'est la caractéristique d'un espace pionnier, si l'on donne à cette expression un sens proche de *frontier*, défini par Turner, à savoir le front vers l'inconnu, qui suscite la curiosité, contrairement aux idées de fermeture que comporte le terme de frontière dans sa définition politique<sup>43</sup>.

Les limites de la région en cours de constitution, relativement aléatoires de part et d'autre du canal, rassemblent un espace marqué par la rupture induite par cette ligne figurant une frontière. Le fait que cette ligne soit englobée dans un territoire plus vaste dont les limites empiètent sur les espaces voisins, lesquels existent déjà comme entités propres - à savoir, le delta du Nil et le désert du Sinaï -, traduit une invitation à franchir cette barrière, un dépassement possible du front. Un événement d'une portée symbolique considérable a permis d'élargir les limites de la région de façon à englober le canal de Suez : c'est la traversée « héroïque » du canal de Suez et de la ligne de fortification Bar Lev par les troupes égyptiennes le 6 octobre 1973 ; elle permet en effet la réappropriation de la rive orientale du canal (c'est l'objet d'une politique d'aménagement régional amorcée dès 1974).

Les limites de la région que nous adoptons sont celles des trois gouvernorats du canal (Port Saïd, Ismaïlia, Suez), redéfinies en 1994; elles coïncident à peu près à celles de la région élargie définie dans le plan d'aménagement de 1976 (à l'exception du sud désertique du gouvernorat de Suez qui n'y apparaissait pas). Cette délimitation permet de représenter un espace de transition constitué en majorité de terres désertiques, entre l'espace nilotique et l'espace désertique et frontalier du Sinaï, dont on peut suivre les transformations suivant un gradient qui s'éloigne du Delta vers le désert du Sinaï. En intégrant une portion du territoire du Sinaï dans la région du canal, on peut alors comprendre les phénomènes qui apparaissent sur la rive Est comme des tentatives de « dépassement » du front que représente le canal. Ces limites ont l'avantage d'être adaptées au champ d'action spatial des phénomènes socio-économiques que l'on peut

---

<sup>43</sup> Les *frontiers* s'opposent, en anglais, aux *boundaries*, comme une zone s'oppose à une ligne de démarcation, ainsi que nous le rappelle R. Brunet (1990).



analyser dans la région. Elles autorisent aussi à dépasser les contraintes de l'information économique, car les données statistiques ne sont disponibles qu'au niveau des entités administratives que sont les gouvernorats<sup>44</sup>.

## II. POLARISATION ET INTEGRATION PROGRESSIVE D'UNE REGION URBAINE A L'ESPACE NATIONAL

La région du canal de Suez est structurée par les trois métropoles régionales associées au canal maritime - Port Saïd, Ismaïlia et Suez. La fondation de ces villes par la Compagnie Universelle du canal de Suez au XIXe siècle dans une région désertique explique en grande partie la structure régionale actuelle. Nous sommes face à une région dont l'origine est artificielle; elle est structurée autour de trois villes dont l'origine est exogène et dont l'existence est conditionnée par un mouvement maritime international, et non par les besoins du pays ou de l'espace dans lequel elles sont situées. A peine plus d'un siècle aura suffi à ébaucher une région polarisée en voie de raccordement à l'espace national. En effet, la croissance urbaine a encouragé le peuplement progressif des espaces situés entre les pôles régionaux et ce peuplement a été renforcé par un processus d'intégration volontariste de la région à l'espace nilotique à partir de 1973.

### A. Une région urbaine qui se structure et se polarise progressivement

La région du canal de Suez est une région essentiellement urbaine : dans les gouvernorats du canal, plus de trois habitants sur quatre vivent en ville<sup>45</sup>. Elle représente la quatrième région urbaine d'Egypte, après celles du Caire (plus de 10 millions d'habitants), d'Alexandrie (plus de 3,3 millions), et du centre du delta du Nil autour des villes de Tanta, Mansoura et Mahalla (2,2 millions). La région du canal se distingue de cette dernière par sa très faible proportion de ruraux : elle atteint seulement 24% de la population totale contre 71% pour les gouvernorats du centre du Delta.

De plus, la population urbaine de la région du canal est concentrée dans sa quasi-totalité (à 80%) dans les trois métropoles régionales<sup>46</sup>. L'héritage des structures coloniales explique cette concentration urbaine exceptionnelle en Egypte, puisque ces villes ont été fondées en dehors de tout lien avec un espace local, sans aucune assise rurale. Par ailleurs, la polarisation croissante de la région autour de ces villes explique leur croissance.

---

<sup>44</sup> Les limites de ces derniers ont été modifiées et élargies entre les deux derniers recensements (1986 et 1996), mais comme les espaces englobés sont des zones désertiques peu ou pas peuplées, on peut adopter ces nouvelles limites sans introduire trop de biais à l'échelle des gouvernorats.

<sup>45</sup> Le taux d'urbanisation moyen de l'Egypte est de 43%.

<sup>46</sup> Rappelons que ces agglomérations comptaient respectivement 455 000, 300 000 et 370 000 habitants en 1990.



## 1. L'héritage des structures « coloniales » : trois pôles et un canal dissociés du territoire national

L'importance des trois pôles régionaux et l'isolement initial des villes du canal du reste du territoire national qui ont longtemps marqué la structure régionale, résultent de la fondation des villes du canal par une Compagnie privée qui en a fait des enclaves au service d'intérêts économiques extérieurs à la région.

### a. Une construction régionale conçue et gérée par un organisme privé au service du canal et du transit international

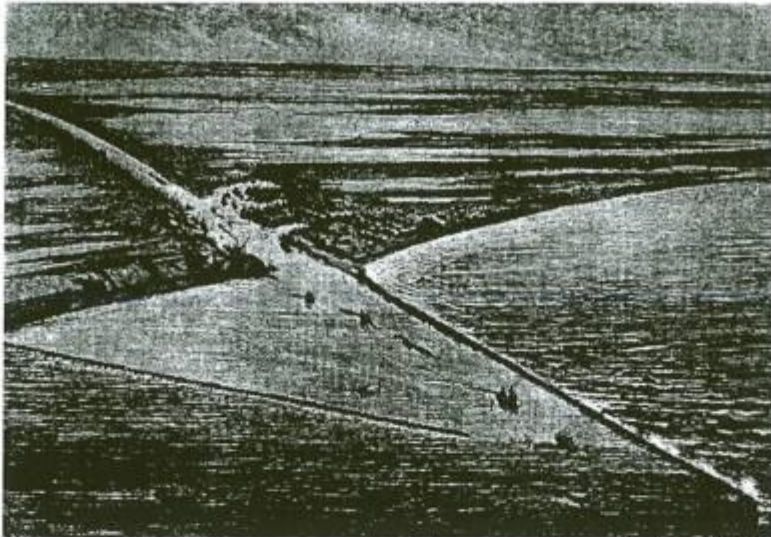
Lorsque la Compagnie Universelle du canal de Suez obtient la concession pour creuser un canal dans l'isthme en 1854, cet espace est désert, à l'exception de Suez, qui est déjà un petit port de pêche et de commerce avec l'Orient et une station des caravanes de pèlerins en partance pour vers La Mecque.

Outre le percement de l'isthme et l'exploitation du canal, la Compagnie est chargée de construire un canal d'irrigation, un port d'abri à l'entrée du canal en Méditerranée, un port intérieur dans le lac Timsah. « propre à recevoir les bâtiments du plus fort tonnage »; elle doit aussi améliorer le port et la rade de Suez<sup>47</sup>. Elle doit créer les conditions d'une vie possible dans l'isthme de Suez et reçoit à cet effet de vastes étendues de terres. C'est dans ce contexte qu'elle fonde trois villes *ex nihilo*, à partir des campements de base installés pour les travaux de percement : Ismaïlia, la ville centrale du canal est implantée sur le lac Timsah, Port Tewfik est fondée sur un terre-plein au débouché sud du canal, dans le prolongement de Suez, et Port Saïd, « émerge » littéralement des eaux, au nord du canal (cf. Pl. 1).

Port Saïd est fondée sur les dunes du cordon littoral qui s'étend entre le lac Manzalah et la Méditerranée à partir de vastes terre-pleins protégés par des digues. Les déblais retirés du percement de l'isthme permettent rapidement d'accroître l'espace urbain. La future ville est d'abord un immense chantier : on y trouve des ateliers de forge, d'ajustage, de montage des machines à distiller l'eau de mer, des ateliers d'installation des chantiers de montages des dragues. En 1869, à l'achèvement des travaux du canal, la ville compte déjà 10 000 habitants. La Compagnie y a construit les maisons des entreprises, le chalet du gouverneur, les postes et le télégraphe, les ateliers, les bâtiments administratifs, les magasins et dépôts, la douane, une chapelle catholique avec école de garçons, un couvent avec école de filles, une chapelle grecque, une mosquée, des bains publics, un théâtre et deux marchés. La ville dépend entièrement d'approvisionnements extérieurs : les matériaux de construction arrivent directement d'Europe et le ravitaillement de la ville en nourriture, eau et outils, se fait par barque à travers le lac Manzalah ou à dos d'homme, depuis Alexandrie, Damiette, Le Caire ou Zagazig (REYMOND P., 1950).

<sup>47</sup> Le second firman qui spécifie les conditions et les charges de la construction et de l'exploitation du canal maritime de Suez et de ses dépendances est signé le 5 janvier 1856, par Saïd Pacha. MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES (1956) : Livre blanc sur la nationalisation de la Compagnie maritime du canal de Suez.

## Planche 1 : Port Saïd en 1869



Source : photo B.N.

Les activités de la Compagnie dépassent le cadre du transit simple, elle édifie et gère également des bâtiments, les installations portuaires et le chantier naval de Port Saïd, des magasins, les usines des eaux, des logements, des hôpitaux et les services d'urbanisme. Elle bâtit des cités pour son personnel et tous les services nécessaires à la vie dans des villes autonomes.

Les villes du canal ont bénéficié des échanges mondiaux dont le canal est devenu le témoin et le relais. Le passage à travers l'isthme de l'une des plus grandes artères commerciales du globe a permis le développement de certaines industries liées à la navigation (ateliers de la Khedivial Mail Line, chantiers navals) et au traitement ou à l'extraction de produits pondéreux : exploitation des salines pour l'exportation par Port Saïd, exploitation des minerais de la mer Rouge (phosphate et manganèse) à partir du moment où un débouché sur la Méditerranée leur est ouvert, installation de deux raffineries et d'une usine d'engrais chimiques à Suez - auxquelles s'ajoutent les petites usines et l'artisanat concourant à la satisfaction des besoins locaux<sup>48</sup>. En 1950, à la veille de la nationalisation de la Compagnie, les villes du canal comptent 6 000 établissements commerciaux et 2 800 établissements industriels.

La Compagnie a assigné une fonction spécifique, liée aux flux internationaux, à chacune de ces villes : Suez devient le plus important port égyptien sur la mer Rouge et un centre industriel dès 1927; Ismaïlia est la capitale administrative; et Port Saïd est un port de transit dont l'économie est basée sur les activités portuaires, les chantiers navals et les services commerciaux aux passagers et équipages traversant le canal.

<sup>48</sup> *Le Canal*, octobre 1955 et décembre 1955, et *Le canal de Suez : notes et statistiques* (1950), 78 p.



Consacrées au service du canal maritime par la Compagnie Universelle, les villes acquièrent des fonctions internationales. Celles-ci sont particulièrement concentrées à Port Saïd. Du fait de sa spécialisation dans le service aux navires, ce port s'affirme comme une escale commerçante et devient, avant la seconde guerre mondiale, le centre de redistribution des marchandises brutes et les denrées alimentaires en provenance d'Extrême-Orient et d'Australie. Les fonctions internationales qu'affiche la ville, à la veille de la nationalisation du canal en 1956, prouvent son insertion au système économique mondial :

Port Saïd regroupe 17 consulats représentant les nations dont les flottes utilisent régulièrement le canal (Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Grèce, Italie, Liban, Panama, Autriche, Belgique, Brésil, Danemark, Espagne, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse), 8 banques dont 5 sont étrangères (Banque d'Athènes, Banque ottomane, Barclay's Bank, Comptoir national d'escompte de Paris, Crédit Lyonnais) et deux chambres de commerce (Suez Canal International Chamber of Shipping et Chambre de Commerce égyptienne de la zone du canal). Les fonctions de services aux navires sont remplies par 11 entreprises de consignation (anglaises, italiennes, françaises et grecques), 22 sociétés d'approvisionnement, 7 ateliers de réparation des navires et les Ateliers généraux de la Compagnie du canal. Le trafic portuaire, dopé par l'établissement d'une zone franche, rivalise avec celui des plus grands ports occidentaux. La fonction internationale des villes du canal est à son apogée. Les autorités religieuses anglicanes, coptes et grecques de rite catholique et orthodoxe, latines, maronites et musulmanes complètent l'image d'une ville cosmopolite<sup>49</sup>.

La situation périphérique des villes du canal par rapport au delta et à la vallée du Nil les dissocie du territoire national. De plus, leurs fonctions internationales et leur gestion assurée par la Compagnie universelle du canal, véritable *Etat dans l'Etat*, qui gère à sa guise les terres faisant partie de ses concessions, leur confèrent une grande autonomie vis-à-vis du pouvoir central. Enfin, par leur population cosmopolite, elles appartiennent à l'espace méditerranéen, tandis que, par leur urbanisme - largement inspiré de l'urbanisme cerdien<sup>50</sup> - et par leur structure urbaine duale - qui sépare nettement un quartier européen d'un quartier arabe -, elles tranchent avec les villes de l'intérieur. Les villes du canal fonctionnent jusque dans la première moitié du XXe siècle comme des plates-formes « off-shore », gérées par une Compagnie Universelle soucieuse de son ouverture sur les échanges internationaux et à laquelle l'Egypte ne participe qu'au gré du bon vouloir de ses administrateurs français et britanniques, dans le contexte d'un protectorat britannique de plus en plus mal supporté par la population<sup>51</sup>.

Ainsi, lorsque en 1956, Nasser annonce la nationalisation de la Compagnie Universelle, la structure spatiale de la zone du canal exprime de manière presque caricaturale les conséquences d'un mode de gestion privée et tournée vers des objectifs extérieurs à l'Egypte :

<sup>49</sup> Notice sur le port de Port Saïd - II Renseignements d'ordre commercial - 1954 - Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez - Service du transit.

<sup>50</sup> Larges avenues rectilignes parallèles coupées par des avenues diagonales avec des places à leur point d'intersection, et renfermant des parcelles de larges dimensions à angles arrondis.

<sup>51</sup> Le repli de l'armée britannique sur la zone du canal en 1936 rend plus difficile encore cette présence militaire, concentrée dans les villes du canal.



- une construction régionale organisée autour de trois pôles indépendants les uns des autres, qui ont chacun une existence autonome et, surtout, qui sont déconnectés du territoire national,

- un espace en relation avec tous les ports du globe grâce au trafic généré par le canal, où cohabite une population cosmopolite d'Européens, Grecs et Levantins, dans une enclave de bien-être pour les heureux bénéficiaires des largesses de la Compagnie

- un modèle de ségrégation sociale et ethnique : les Européens du canal jouissent d'avantages sociaux (retraite, prise en charge des soins...) qui suscitent un sentiment d'injustice et d'envie de la part des Egyptiens moins favorisés, sentiment exprimé dans le roman de Mahmud Diyab, *Fils d'Ismailia*, dans lequel on entendait soupirer : « ils ont tous les biens de ce monde et nous, nous devons nous contenter de ceux de l'au-delà »<sup>52</sup>. La ségrégation sociale entre les employés de la Compagnie et les agents du commerce international d'une part, et les autres travailleurs d'autre part, se double d'une ségrégation raciale inscrite dans l'urbanisme dual des villes.

Si ces premières villes nouvelles conçues en plein désert pour servir le canal n'ont pas eu besoin de développer de liens étroits avec l'Egypte, c'est bien parce que la Compagnie fondatrice leur a attribué un rôle exclusif de gestionnaires de la voie d'eau. Elles devaient assurer la prospérité de l'entreprise et cette fonction les dispensait de relations avec le reste du pays. De plus, leur position stratégique sur la route des possessions coloniales de l'Angleterre (Indes, Afrique de l'Est) et de la France (Vietnam, Laos), au cœur du trafic maritime international, en a fait des relais de l'impérialisme, entièrement tournées vers le commerce colonial. Si les villes du canal sont bien intégrés aux mouvements maritimes et marchands internationaux, elles sont donc volontairement isolées du territoire national.

#### b. Une construction spatiale volontairement déconnectée de l'espace égyptien

Du fait de leur situation en périphérie du delta du Nil - espace de vie du territoire national - et de leur gestion par la Compagnie Universelle, les villes du canal, qui constituent l'amorce de la construction régionale, sont dissociées dès leur origine du territoire national<sup>53</sup>.

Le gouvernement égyptien<sup>54</sup> a lui aussi contribué à accroître l'éloignement et l'autonomie des villes du canal. En effet, l'inquiétude suscitée par le contrôle étranger d'une portion du territoire a poussé l'Etat à adopter une attitude de méfiance vis-à-vis de

<sup>52</sup> Extrait de l'article de H. 'ABD AL-RAZIQ et F. AL-NAQQACH, *al-Ahali*, 30/7/1986, tiré de « Actualité de Suez », in *Revue de la Presse égyptienne*, n°24-25, 2ème semestre 1986, CEDEJ, Le Caire.

<sup>53</sup> Cf. EL KADI G., BRUYAS F. (1995) : « Le devenir d'une ville de la Méditerranée : Port Saïd, de la mondialisation à la régionalisation », *Cahiers de la Méditerranée*, n°51, pp. 21-43.

<sup>54</sup> Au moment du creusement du canal, l'Egypte est dirigée par un Vice-Roi représentant le Sultan de Constantinople.

ces villes dès le moment de leur fondation, en les tenant éloignées autant que possible du cœur de l'espace national. Dans un premier temps, l'établissement d'infrastructures de raccordement de la région à l'Égypte est retardé pour se protéger de l'essor de villes et de ports qui sont aux mains des puissances étrangères. Cette décision a un effet paradoxal : loin de nuire au développement des villes, elle renforce leur extraversion. Les infrastructures de liaisons, rendues inévitables par l'essor des villes du canal, sont finalement réalisées; mais dès lors que ces villes sont reliées aux principaux centres égyptiens, le gouvernement s'efforce de limiter leur essor sur le plan international.

La ville de Port Saïd est plus particulièrement l'objet de cette mise à l'écart : la plus prospère des cités du canal jusqu'à la seconde guerre mondiale - elle devient même le siège de la Compagnie Universelle - risquait de nuire au développement d'Alexandrie, seul débouché égyptien sur la Méditerranée jusqu'alors. Dans le but d'entraver le développement de la ville nouvelle, le vice-roi Ismaïl s'est efforcé de la priver de relations avec les centres industriels et agricoles de Basse-Egypte en retardant son raccordement au réseau d'adduction d'eau et de chemin de fer :

- Le prolongement du canal d'eau douce d'Ismaïlia à Port Saïd, bien qu'il figurât à l'article 1 du firman de concession de 1856, ne fut réalisé qu'en 1887 (soit 27 ans après l'arrivée du canal d'Ismaïlia au centre de la zone du canal et à Suez) par le successeur du Vice-Roi Ismaïl, Tewfik<sup>55</sup>.

- Alors qu'Ismaïlia et Suez furent raccordées au réseau ferroviaire national dès 1868, la concession pour une ligne de tramway reliant Port Saïd à Ismaïlia fut attribuée seulement 15 ans plus tard et à des conditions qui limitaient toute utilisation commerciale : la largeur des voies autorisées, incompatible avec celle du chemin de fer national, réservait l'usage de ce mode de transport aux passagers. Port Saïd ne fut reliée au réseau national qu'en 1902, lorsque sa population a déjà atteint 50 000 habitants et que le port d'Alexandrie devient insuffisant pour les besoins du commerce national.

Mal relié au reste du pays, le port a pris un retard considérable dans l'alimentation du commerce intérieur, mais il a tiré parti du régime franc qui lui fut accordé en 1902, pour prendre son essor en tant que port de transbordement et de transit. Il devient l'un des plus actifs du monde pendant l'entre-deux guerres<sup>56</sup>. L'émergence d'un port exploité par la Compagnie Universelle et susceptible à nouveau de concurrencer le port égyptien d'Alexandrie pousse une nouvelle fois les autorités<sup>57</sup> à restreindre son développement en imposant un régime draconien au port franc. L'activité portuaire s'effondre immédiatement : les opérations des navires généraux dans la zone franche chutent de 77% entre 1938 et 1948. Les formalités imposées ôtent à Port Saïd sa réputation de meilleur port de transit

<sup>55</sup> Il arrive au pouvoir en 1879, après la destitution d'Ismaïl obtenue par les Anglais qui établissent un protectorat sur l'Égypte en 1882.

<sup>56</sup> Avec 83 millions de tonnes en 1952, il dépasse les ports de Londres et Rotterdam. DELATOUR R. (1953) : *La fonction internationale du port de Port Saïd*, Thèse de doctorat, Faculté de Droit, Université Grenoble II, 166 p.

<sup>57</sup> L'Égypte est alors officiellement indépendante depuis 1936, bien que les Britanniques stationnent toujours sur le canal de Suez.



méditerranéen et amorcent son déclin; les améliorations apportées ultérieurement au régime de la zone franche ne parviendront pas, en effet, à restaurer la confiance<sup>58</sup>.

Port Saïd, marquée par son site quasiment insulaire et l'hésitation du gouvernement à la rattacher à la « terre-mère », apparaît comme une plate-forme offshore totalement isolée. La ville de Suez, plus proche du Caire et toujours animée du mouvement des pèlerins vers la Mecque, est mieux rattachée au territoire national, même si les mouvements commerciaux et d'échanges entre toute la région et le reste de l'Égypte sont réduits au minimum.

Finalement, les efforts conjoints de la Compagnie du canal pour ouvrir les villes au système-monde et ceux de l'État visant à retenir leur essor en les maintenant dans leur isolement, marquent la structure régionale. Les villes du canal restent repliées sur l'espace du canal, elles sont plus en relation avec le transit maritime international et l'économie mondiale qu'avec leur terre égyptienne. Les trois centres qui forment l'armature régionale ont en effet une existence déconnectée du reste de l'Égypte, ils fonctionnent comme des enclaves : chaque ville « opère de façon autonome par rapport à son environnement immédiat, mais en relation suivie avec un partenaire extérieur »<sup>59</sup>. Les partenaires extérieurs des enclaves du canal sont la Compagnie Universelle qui, bien que présente dans la région, représente des financiers européens et les acteurs du transport maritime et du commerce international.

Toutefois, l'essor des villes et l'afflux de la population égyptienne vont contribuer au raccordement progressif des villes du canal au territoire national au cours de l'entre-deux-guerres et surtout après la nationalisation de la Compagnie Universelle en 1956.

### c. Une croissance urbaine forte, conséquence d'une intense immigration

Du fait de leur essor économique, les villes du canal connaissent une croissance très rapide, puisque en 1955, la région totalise 400 000 habitants. Dans ces villes pionnières, la croissance est due, en majeure partie, à l'immigration. L'afflux d'immigrés en provenance du bassin méditerranéen (Grecs, Italiens, et Levantins rejoignent les Français de la Compagnie) est prépondérant, principalement à la suite de la fondation des villes, puis il se tarit progressivement au cours de la première moitié du XXe siècle au profit de migrations internes. En effet, entre 1917 et 1955, la population de l'Égypte a doublé pour atteindre 23 millions d'habitants et les cités du canal de Suez ont attiré de plus en plus de migrants.

On observe plusieurs vagues d'immigration qui correspondent aux périodes de croissance exceptionnelle des villes (Fig. 6) : la première, entre 1862 et 1897, correspond à la phase de peuplement lié à l'essor des activités du canal; la seconde, entre 1917 et

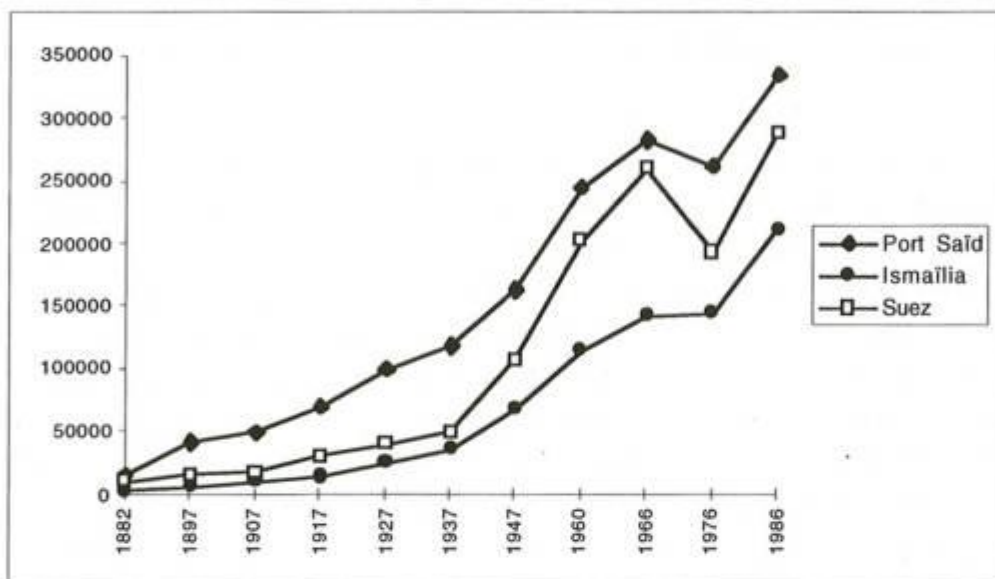
<sup>58</sup> DELATOUR R. (1953), *op. cit.* L'ambiguïté sur la nécessité ou non de favoriser le port de Port Saïd demeure, même après que la ville eut été décrétée franche en 1975. Cf. *infra* : IIème Partie, Chapitre 7.

<sup>59</sup> BRUNET R., (et al.) (1993) : *Les Mots de la Géographie*, Reclus/La Documentation Française, p. 184.



1927, s'explique par l'arrivée de réfugiés alexandrins après la première guerre mondiale; la troisième phase de croissance, entre 1937 et 1966, est exceptionnelle. La moitié de la croissance urbaine est alors due aux migrations internes : les habitants des gouvernorats pauvres et surpeuplés de la vallée et du Delta sont attirés dans les villes du canal par le succès du canal maritime qui engendre une économie florissante, et par l'appel aux Egyptiens pour occuper les fonctions des Européens qui quittèrent la région après la nationalisation du canal en 1956.

Figure 6 : L'évolution de la croissance des villes du canal de Suez (1882-1986)



Source : CAPMAS

La guerre de 1967 entre Israël et l'Égypte transforme le canal de Suez en ligne de front et met un coup d'arrêt à la croissance des villes du canal. Non seulement celles-ci n'attirent plus de migrants, mais leur population est évacuée en 1969. A partir de 1974, les réfugiés regagnent les villes du canal<sup>60</sup>. Ainsi, au recensement de 1976, la population de Port Saïd et Ismaïlia avait seulement rejoint leur niveau de 1966, tandis que celle de Suez avait diminué d'un quart. Le taux d'accroissement très rapide des trois villes entre 1976 et 1986 correspond à une récupération du niveau normal que la population aurait dû atteindre en l'absence des événements de 1967 et 1973.

<sup>60</sup> Dès juillet 1974, on estimait que 300 000 personnes étaient retournées dans les villes du canal malgré les énormes destructions qu'elles avaient subies (Suez fut détruite à 80%, Port Saïd à 60%). FOUAD M. (1983), p. 189.

## 2. Emergence d'un espace rural et polarisation : les facteurs de la structuration progressive la région

Du fait de leur création *ex nihilo* pour servir le canal, Port Saïd, Ismaïlia et Suez sont les trois pôles à l'origine de la formation de la région du canal de Suez. Celle-ci se structure progressivement à partir d'eux, par la constitution progressive d'un espace rural qui accroît la polarisation autour des métropoles.

Mais le terme de polarisation peut-il s'appliquer à un espace constitué de trois villes plaquées artificiellement sur un espace pratiquement vierge et dont la structuration est progressive ?

La polarisation traduit la différenciation de l'espace par les phénomènes économiques. La « région résulte de champs de force, découlant d'interactions spatiales »<sup>61</sup>. Les structures de l'espace ne peuvent échapper aux influences de la croissance économique, laquelle engendre des flux d'échanges (de marchandises, d'informations, d'hommes) qui passent par le réseau des villes<sup>62</sup>. L'espace dans lequel se développe l'économie moderne est fait de réseaux, réseaux de transports et de communications principalement. Les économies d'échelles favorisent la concentration des flux de biens et de personnes sur les axes les mieux équipés et la hiérarchie des commutateurs d'information; les villes constituent les nœuds de ces réseaux, et l'importance croissante des niveaux supérieurs de commutation se traduit par le renforcement de quelques métropoles qui structurent la vie économique<sup>63</sup>. Dans une région polarisée, tous les centres de rang inférieur (villages et bourgs) dépendent et sont organisés par un ou plusieurs centres majeurs; au contraire, dans une région homogène, aucun centre n'émerge.

André Frémont met en parallèle le processus de différenciation de l'espace par la polarisation avec les transformations socio-économiques des sociétés :

« Avec l'augmentation des densités, la différenciation des activités entre une agriculture permanente, un artisanat spécialisé, des échanges ou transactions de plus en plus indispensables, avec l'émergence de formes d'organisation administrative (...), la polarisation de l'espace se manifeste par la création et le développement de villages, de bourgs, de villes »<sup>64</sup>. Ce processus lent et inégal se traduit par l'émergence de **régions partiellement polarisées**. Le développement industriel renforce la polarisation : les échanges commerciaux et interindustriels s'épanouissent, les réseaux de communications se densifient, l'appareil administratif maîtrise pleinement l'espace, alors que l'agriculture demeure une activité essentielle, productrice de matières premières et denrées alimentaires, pourvoyeuse d'emplois et demandeuse de biens d'équipement et de consommation. L'équilibre fonctionnel s'établit entre l'espace rural et les pôles urbains qui quadrillent cet espace, ce qui se traduit par l'organisation en un maillage de **réseaux hiérarchisés**. Dans les pays les plus développés, la croissance économique d'après-guerre a rompu l'équilibre :

<sup>61</sup> FERRAS R. (1995) : *op. cit.*, p. 195.

<sup>62</sup> FREMONT A (1976), *op. cit.*, p. 64.

<sup>63</sup> CLAVAL P. (1993) : *Initiation à la géographie régionale*, Nathan, p. 109.

<sup>64</sup> FREMONT A (1976), *op. cit.*, p. 66.



l'agriculture devient une activité de plus en plus accessoire, la part de la population et de la production agricole diminue et l'exode rural vide les campagnes. L'industrie cède la place à l'essor prodigieux des activités tertiaires, qui occupent une part grandissante de la population active. Ces transformations aboutissent à la concentration croissante des pouvoirs de décision, des activités tertiaires d'accompagnement, des emplois, des éléments de l'environnement socioculturel, des investissements publics, de la consommation, des accumulations de capitaux, du pouvoir d'investissement... **L'espace devient hyperpolarisé** autour de la métropole qui « réduit à elle-même l'essentiel de l'espace économique en densifiant tout, populations, activités et valeurs, sur une aire limitée ». Hors de cette concentration, les villes ne sont que des satellites. Les relations privilégiées ne s'effectuent plus de la campagne à la ville, ou de la ville à la métropole, mais de métropole à métropole en un nouveau réseau aux dimensions planétaires (p. 73).

Ce modèle de relations s'applique au territoire égyptien dans son ensemble, même si les activités agricoles y occupent toujours une place importante. En revanche, il ne s'applique pas exactement à l'échelle de la région du canal de Suez. En effet, alors que le terme de « région polarisée » rend compte en principe d'un processus progressif d'émergence de quelques centres - ceux qui concentraient le plus de flux, d'activités, et dont l'aire d'attraction se partageait les différents bourgs de l'espace environnant -, la création de trois pôles urbains a précédé le développement d'une vie régionale et rurale dans la région du canal de Suez. Nous adopterons cependant ici aussi ce même vocable de région polarisée, alors pourtant que les processus qui aboutissent à ce résultat sont inverses de ceux qui, dans la théorie, produisent un tel espace.

Fondées dans un espace désertique par la Compagnie Universelle du canal de Suez dans le but de servir le canal, ces villes étaient mal reliées entre elles et à l'Égypte. Elles ne disposaient pas non plus d'un arrière-pays rural pour les approvisionner et auquel elles auraient pu proposer des services plus rares en retour. Ainsi, si les cités du canal concentrent les activités économiques et sociales<sup>65</sup>, elles ne polarisent pas l'espace rural environnant, pour la bonne raison que ce dernier n'existe pas encore au moment de leur fondation.

C'est à partir des trois villes du canal qu'une organisation régionale se structure progressivement de deux façons : la constitution d'un espace rural et l'accroissement des relations entre les villes du canal.

Des terres sont mises en culture très tôt par la Compagnie Universelle le long du canal d'eau douce qui alimente les villes du canal. Le long du canal maritime (qui est longé par une dérivation du canal d'eau douce), l'agriculture s'est développée à partir des postes de contrôle installés tous les 15 km environ par les agents de la Compagnie Universelle. Certains de ces postes sont devenus des villages, comme Fayid ou Serapeum; al-Qantara, qui bénéficiait aussi d'une fonction d'étape sur la route de Palestine, est même devenue une ville qui s'étend de part et d'autre du canal. La mise en

---

<sup>65</sup> Elles sont à la fois centres de direction, de coordination et d'impulsion, elles assurent les fonctions de rencontres, d'échanges et d'animation. On y trouve les banques, sièges sociaux, bureaux d'entreprises importantes, des médias indépendants, une vie culturelle et intellectuelle.

valeur des terres longeant le canal d'eau douce entre le Delta et Ismaïlia, amorcée dès l'ouverture du canal de Suez par la Compagnie, s'est poursuivie par la création de fermes qui ont permis à des villages comme Qassassin ou Abu Suweir de se développer. Certains pionniers des villes du canal, issus de la bourgeoisie ancienne, disposaient de domaines agricoles dans le Delta; il n'est pas rare qu'ils aient continué à investir dans des fermes sur les terres bonifiées dans la région d'Ismaïlia.

La production agricole des villages a peu à peu alimenté les villes du canal. Leur essor démographique a accru leurs besoins, et le développement progressif des activités agricoles leur a permis de réduire leur dépendance vis-à-vis d'approvisionnements éloignés. L'espace rural commence à se différencier et à générer des flux vers les trois villes. Mais, pendant longtemps, la faiblesse initiale des relations entre villes et villages traduit la nature d'un espace partiellement polarisé, dans lequel le « réseau des pôles urbains existe bien, même s'il n'exerce qu'une influence partielle sur l'espace rural » (FREMONT A., 1976, p. 67). Les trois métropoles du canal demeurent des lieux où se concentrent les fonctions économiques d'une région presque exclusivement urbaine et les campagnes vivent en autarcie, même si elles échangent une partie de leur production.

La part des ruraux dans la population régionale s'accroît de façon significative à partir de 1960, mais ceux-ci sont essentiellement situés dans le gouvernorat d'Ismaïlia (les gouvernorats de Port Saïd et Suez sont officiellement considérés comme urbains, même si l'activité agricole occupe quelques milliers personnes à la périphérie des agglomérations). En 1976, près de la moitié de la population du gouvernorat d'Ismaïlia est désormais rurale. Les bourgs ruraux de ce gouvernorat situé entre le canal et Ismaïlia ont en effet bénéficié de leur situation pour se développer : relativement éloignés du canal maritime, ils ne furent pas évacués en 1969 et poursuivirent leur activité. La constitution d'un arrière-pays rural organisé en réseaux de villages hiérarchisés s'est poursuivie après la guerre de 1973 de façon volontariste, soutenue par une politique nationale d'extension du domaine cultivé. La vente de nouvelles terres agricoles bonifiées, réservées, pour un certain nombre d'entre elles, aux jeunes diplômés des villes du canal a, par ailleurs, impliqué une nouvelle frange de citoyens dans l'activité agricole de la région (sans que l'on puisse préciser l'importance de la propriété foncière dévolue aux citoyens du canal<sup>66</sup>).

Les relations entre les trois métropoles du canal et les villages et petites villes environnants - relations qui sont au cœur du processus de polarisation - s'établissent directement entre chacune des métropoles et son espace rural proche, lequel est très limité, sauf dans le gouvernorat d'Ismaïlia; et, dans ce dernier, les bourgs ruraux situés à proximité du Delta sont polarisés par ses villes anciennes. On assiste pourtant à la constitution d'une région, par le développement d'interactions entre les principaux pôles et leur base rurale en cours de renforcement. Simultanément, apparaissent

---

<sup>66</sup> Les grands projets de bonification réalisés dans les années 1980 engageaient plutôt de grands investisseurs privés cairotes, ceux-là même qui disposaient d'une capacité d'investissement et de contacts avec les officiels du régime pendant la période de l'ouverture économique. cf. *infra* : IIème Partie, Chapitre 5.



progressivement de nouvelles formes de relations; elles traduisent l'existence de flux générés par de nouvelles activités économiques :

- le développement d'une industrie agroalimentaire à Port Saïd et Ismaïlia permet de transformer les produits agricoles de la région,
- quelques villes et villages proches d'Ismaïlia (Abu Suweir, Neficha) deviennent des bassins d'emplois pour la capitale administrative du canal,
- l'activité commerciale localisée dans la zone franche de Port Saïd glisse en partie vers la ville d'al-Qantara, située à une vingtaine de kilomètres au sud. Une zone franche « illégale » s'y est développée : on y revend au grand jour des articles sortis en contrebande de la ville franche de Port Saïd, qui trouvent facilement acquéreur dans cette petite ville-carrefour sise sur le canal et par laquelle transitent chaque jour des centaines de voyageurs.

La diversification progressive des fonctions urbaines favorise le renforcement de flux entre les trois métropoles et l'espace rural. Au fur et à mesure que la polarisation se renforce, que le réseau de centres qui forment la structure régionale se hiérarchise, les métropoles du canal perdent leur caractère d'enclaves entièrement tournées vers le service des flux internationaux et leurs fonctions se diversifient. La région passe d'une spécialisation dans les activités liées au canal maritime à un espace dont l'économie devient plus complexe, s'orientant vers l'agriculture, l'industrie et des fonctions tertiaires plus variées. En 1967, ce processus était déjà bien amorcé, mais il n'avait pas encore abouti à une transformation radicale du fonctionnement de la région.

Les relations entre les trois métropoles de la région, qui se partagent les différentes fonctions « polarisantes », tendent parallèlement à se renforcer pour construire un ensemble complémentaire fonctionnant de façon cohérente pour le bon service du canal. Leur spécialisation et leur proximité géographique (sur un axe de 160 km) permettent en effet à chacune d'entre elles d'offrir des services et/ou des activités spécifiques aux habitants des autres villes. Du fait de leur poids démographique et de leur rôle, les villes du canal font partie d'un même niveau de l'armature urbaine (catégorie des villes moyennes) sans que des relations de domination, de l'une d'entre elles sur les autres, soit apparues. Ces pôles spécialisés tendent même à devenir complémentaires. Dans les années 1980, l'intégration progressive des villes du canal au territoire national renforce leur polarisation par la capitale - Le Caire - qui détient le pouvoir de décision et d'investissement.

L'approche en terme de polarisation a toutefois ses limites : dans la théorie économique, le rôle accordé à la ville polarisante revient à établir la limite de la région là où cesse l'influence de la ville : la région est considérée comme « fonctionnelle ». Dans notre cas, l'analyse régionale impose de prendre simultanément en considération les trois pôles de la région, laquelle reste spatialement déséquilibrée puisque les métropoles regroupent 80% de la population et concentrent la quasi-totalité des activités. En tant que

chefs-lieux de gouvernorats, Port Saïd, Ismaïlia et Suez abritent en outre les lieux de décision et de pouvoir de toute la région et la totalité des équipements supérieurs.

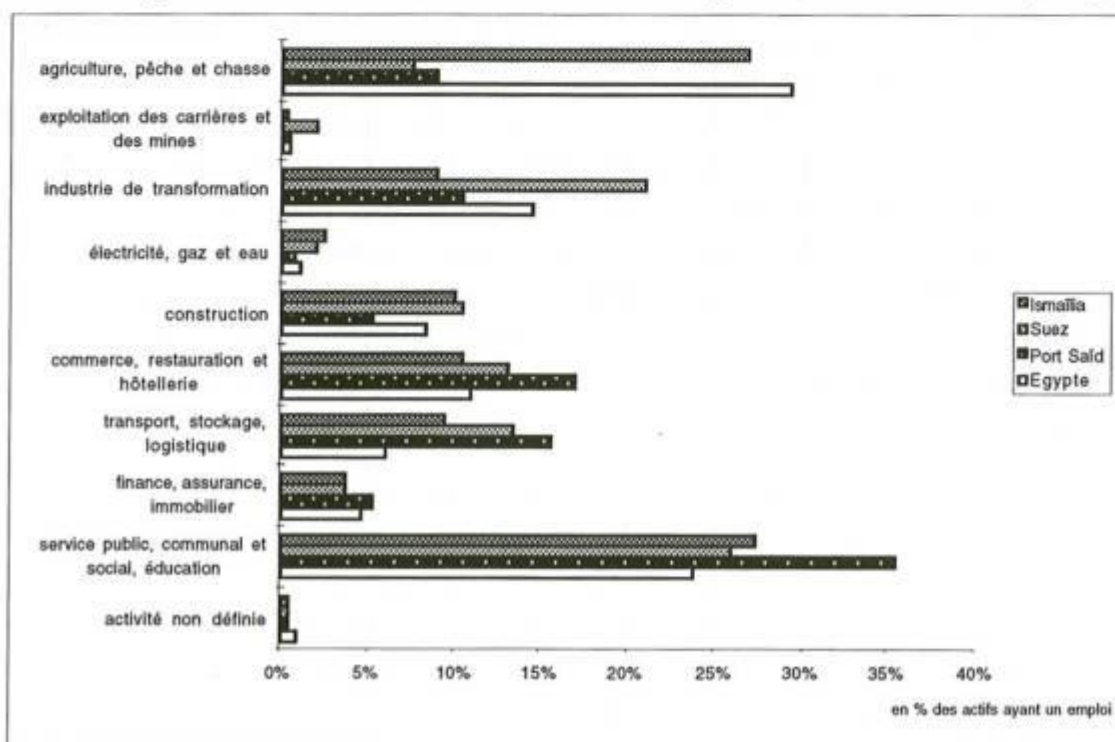
### 3. Des pôles régionaux spécialisés dont les activités tendent à se diversifier

Les trois villes de Port Saïd, Ismaïlia et Suez ont conservé en partie leur spécialisation dans les fonctions liées aux échanges extérieurs, spécialisation issue de leur situation sur le canal de Suez. Cependant, chacune d'entre elles est en outre spécialisée dans certaines fonctions : Port Saïd est le pôle commercial, Ismaïlia, le centre administratif et Suez le pôle industriel et pétrolier de la région. La différenciation des activités entre chacune des trois métropoles leur confère une certaine complémentarité; elle est aussi la preuve que l'on n'a pas à faire à une région économique homogène : ce n'est ni une région agricole, ni une région industrielle. Le développement de nouvelles activités témoigne au contraire de la diversification des activités régionales.

#### a. Les fonctions liées au transit international : une spécificité de la région

Les villes du canal sont encore dépendantes de l'activité du canal auquel elles doivent leur essor et leurs relations directes avec l'économie internationale. Ces activités impriment ainsi à la région du canal un profil économique différent de celui des autres parties du territoire national, comme en témoigne la Figure 7, qui fournit la répartition des actifs par secteurs d'activités par gouvernorat - les gouvernorats de Port Saïd et de Suez étant exclusivement urbains, les données concernent donc les activités de chacune des agglomérations.

Figure 7 : Les secteurs d'activités dans les gouvernorats du canal (1996)



Source : CAPMAS, Recensement de la population, 1996.



Les activités régionales sont caractérisées par le poids considérable des activités de transport, stockage et logistique (qui s'expliquent par la présence de deux grands ports et de l'administration du canal<sup>67</sup>), par l'importance du commerce et de l'hôtellerie (dépendant encore du transit maritime) et celle de la construction et de l'industrie de transformation. L'étendue relative du secteur public dans les trois gouvernorats résulte de l'effort de l'investissement public dans la reconstruction et de la multiplication des administrations (douanes, ports...) réglementant le transit maritime. En revanche, l'agriculture est marginale en dehors du gouvernorat d'Ismaïlia (alors qu'elle occupe près de 30 % des actifs égyptiens); elle est limitée à quelques terres bonifiées à la périphérie des villes de Port Saïd et Suez et c'est grâce à la pêche que le secteur « agriculture, pêche, chasse » concentre entre 7 et 9% des actifs dans ces deux gouvernorats.

Si la spécialisation initiale des trois métropoles régionales, liée à l'activité générée par le canal de Suez, demeure, la diversification de leurs activités tend à limiter la dépendance de la région vis-à-vis du canal.

#### b. Port Saïd, la ville commerçante

Port Saïd est une ville tertiaire, dont l'économie est essentiellement fondée sur le transport et le commerce : ces deux branches accaparent plus d'un tiers des emplois (cf. Fig. 8 A).

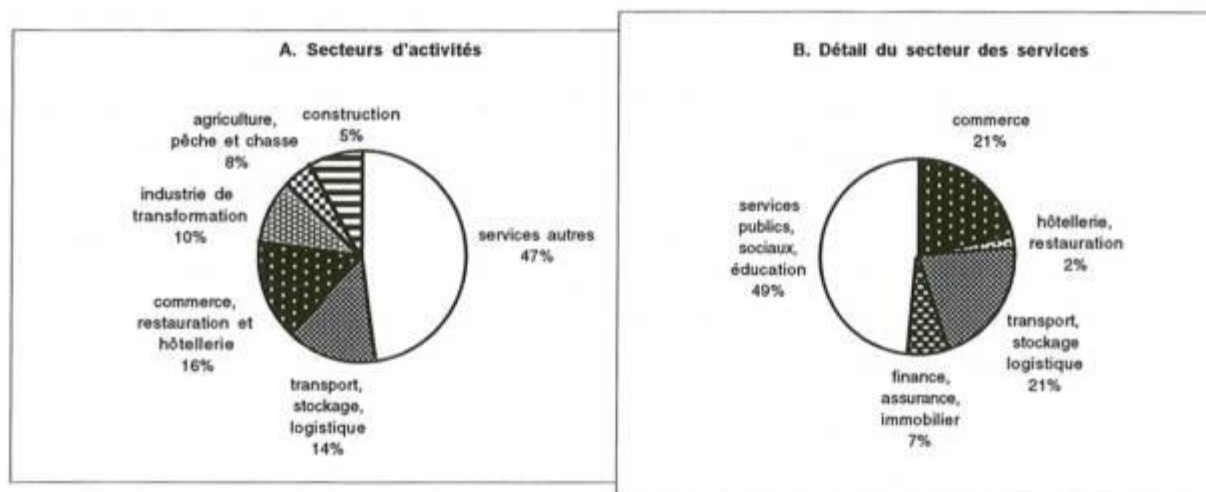
Le second port d'Egypte après Alexandrie est en effet spécialisé depuis longtemps dans les fonctions de transit et les services liées à la navigation et l'entreposage. Les compagnies de navigation, au nombre de 62 dans la ville en 1999, interviennent comme intermédiaires entre le port, l'Autorité du canal et les armateurs. Elles fournissent divers services aux navires : réparation et utilisation des cales sèches et chantiers navals de l'Autorité du canal, ravitaillement des navires, réception du courrier, accès aux services bancaires et consulaires... Elles ont parfois aussi une fonction financière : elles avancent les frais de péage négociés avec l'Autorité du canal pour le transit des navires et veillent au bon déroulement des opérations.

La diversification de ses fonctions s'est réalisée en rapport avec l'activité du canal de Suez, notamment par le développement de fonctions commerciales internationales (cf. Fig. 8 B).

---

<sup>67</sup> Celle-ci emploie 14 134 personnes et dynamise les activités principales de la région. *al-Musawwar*, 25/11/1994.

Figure 8 : Répartition des emplois par secteurs d'activité dans le gouvernorat de Port Saïd



Source : CAPMAS, Recensement de la population, 1996.

L'essor du commerce résulte en effet de l'attribution, en 1975, du statut de ville franche à Port Saïd pour tirer parti de sa situation sur une grande route maritime mondiale. Son site quasi insulaire a permis aux pouvoirs publics de l'isoler du reste du territoire national derrière des barrières douanières, avec, en contrepartie, totale liberté laissée à un développement commercial sans entrave. En outre, la ville franche a bénéficié, au début de la politique d'ouverture économique (*infitâh*), de l'interdiction d'importer sur le territoire national<sup>68</sup> : un commerce de produits importés s'est alors développé très rapidement à Port Saïd, y attirant un tourisme de consommation en provenance de nombreuses villes d'Égypte. Le commerce d'importation, soutenu par l'établissement d'une zone franche industrielle d'exportation installée en 1976, a apporté un nouveau dynamisme à l'économie urbaine : il constitue désormais la véritable base de l'activité économique et a attiré de nombreux immigrants de toute l'Égypte dans les années 1980. L'activité commerciale se présente essentiellement sous la forme de commerces de détail et de petites entreprises<sup>69</sup> qui alimentent les marchés des rues du quartier arabe où les marchands déballent à même le sol les cartons sortis de la zone franche. Elle prend aussi un aspect plus formel dans les magasins gouvernementaux et les supérettes ou magasins de vêtements des rues du centre-ville, ainsi que dans les entrepôts de la zone franche d'exportation où se pratique un commerce de gros.

<sup>68</sup> A propos de la ville franche de Port Saïd, voir *infra* : IIème Partie, Chapitre 7.

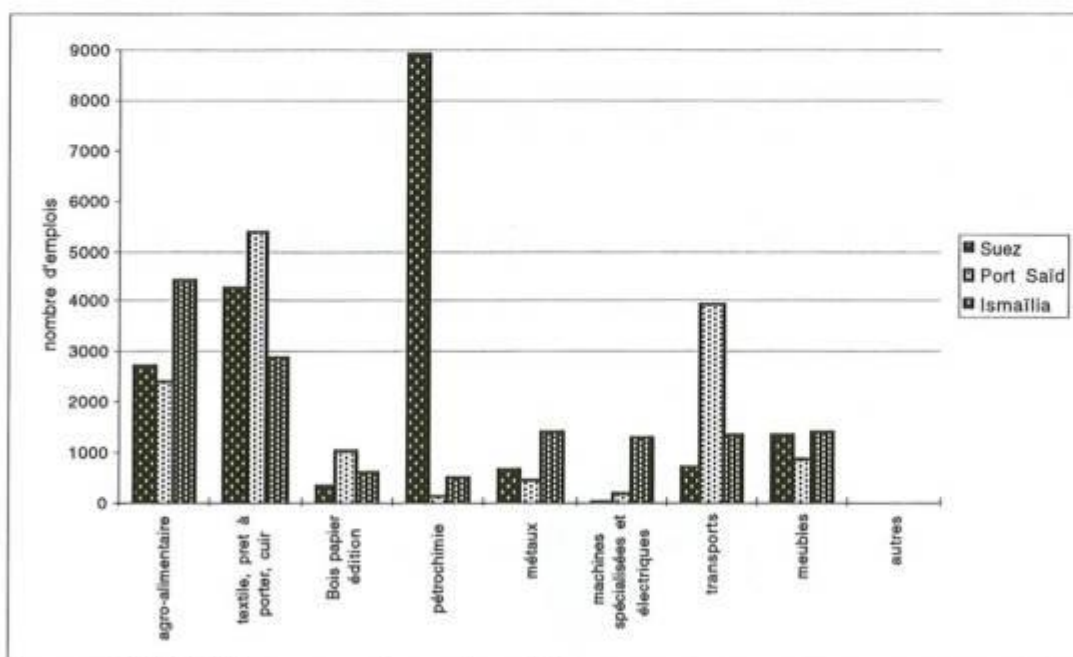
<sup>69</sup> Le commerce de détail fait vivre 23 000 personnes, et, si deux entreprises commerciales sur cinq comptent un seul employé, 99,2% en comptent moins de 6. CAPMAS : Recensement économique, 1996.



Le développement commercial s'est effectué au détriment de l'activité industrielle que la zone franche industrielle d'exportation implantée en 1976 devait pourtant promouvoir<sup>70</sup>. Aussi, lorsque la chute de la consommation<sup>71</sup> freina l'essor commercial au début des années 1990, le gouvernement s'efforça d'encourager à nouveau le développement de l'industrie<sup>72</sup>, dans le but de faire évoluer la ville commerciale touchée par la récession vers une ville de production. Le secteur public a investi à Port Saïd avec une grande usine textile, suivi par le secteur privé - ce dernier établit des entreprises industrielles en nombre supérieur à celui des entreprises publiques, mais elles créent moins d'emplois. Malgré une progression de 50% des emplois industriels entre 1986 et 1996 (ils passent de 10 680 à 16 119), la part relative des emplois dans cette branche a peu augmenté (de 8,8% en 1986 à 10,5% en 1996)<sup>73</sup>.

Les emplois industriels sont concentrés dans quelques branches (cf. Fig. 9) : le textile et le prêt-à-porter (type d'industrie caractéristique des zones franches d'exportation), les transports (importance des chantiers navals de l'Autorité du canal de Suez) et l'agroalimentaire (transformation de fruits de la région d'Ismailia en jus destinés à l'exportation). Le développement industriel est en partie lié à la possibilité d'exportation qu'offre la situation du port au débouché du canal de Suez.

Figure 9 : Répartition des emplois industriels des trois villes du canal en 1996



Source : CAPMAS, Recensement économique 1996.

<sup>70</sup> La zone franche emploie environ 15 000 personnes, toutes activités confondues (administration, industrie, commerce, entreposage). Cf. *infra* : IIème Partie, Chapitre 7.

<sup>71</sup> La baisse de la consommation résulte de la généralisation à tout le territoire égyptien des avantages accordés, dans un premier temps, en exclusivité, à Port Saïd; elle est la conséquence de la mise en œuvre de l'*infitâh*.

<sup>72</sup> Cette orientation avait été amorcée avant la guerre de 1967 par l'implantation d'une usine de textile et de deux usines de conserves de fruits et légumes et de poisson.

<sup>73</sup> CAPMAS, Recensement économique, 1996.

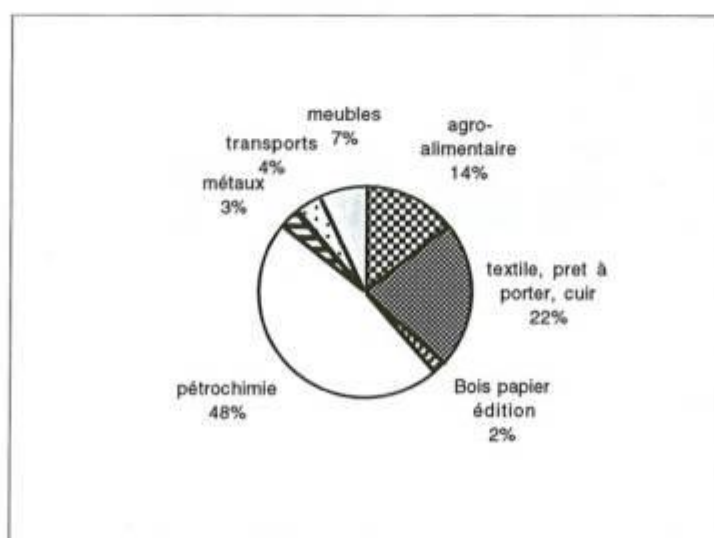
Le dynamisme d'autres activités de services exercées à Port Saïd dépend également plus ou moins directement du transit via le canal maritime, du commerce généré par le port de transit et de l'activité industrielle qui y est liée. C'est le cas des banques (au nombre de 24, avec l'arrivée en 1998 d'une succursale d'American Express), des compagnies d'assurance (9) et des services publics spécifiques (Chambre de commerce, Autorité du canal de Suez, Autorité de la zone franche, Autorité du contrôle des importations et des exportations, Douanes de Port Saïd...). Enfin, l'hôtellerie et la restauration, qui représentent une part non négligeable des emplois, sont étroitement dépendants, eux aussi, du tourisme de consommation.

L'économie de Port Saïd reste donc essentiellement basée sur l'activité liée au canal maritime, qu'il s'agisse du secteur des transports, du commerce lié à son statut de ville franche ou encore de l'industrie, liée aux chantiers navals et à l'exportation, via la zone franche, de produits agroalimentaires ou textiles.

### c. Suez, le pôle industriel

Suez, la deuxième ville du canal par la taille (417 610 habitants en 1996), est le premier port égyptien sur la mer Rouge. Elle s'est spécialisée dans les activités portuaires, et surtout dans l'industrie, activité qui a attiré un grand nombre de migrants<sup>74</sup> et fournit aujourd'hui le plus grand nombre d'emplois, en dehors du secteur public (cf. Fig. 7, *supra*). Un actif sur cinq y travaille en effet dans le secteur de la production. Suez est spécialisé dans l'industrie lourde en rapport avec l'extraction pétrolière (raffineries, usines d'engrais...) : en effet, près de la moitié des emplois industriels concerne la pétrochimie (cf. Fig. 10).

Figure 10 : Répartition des emplois du secteur industriel par branches d'activités à Suez (1996)



Source : CAPMAS, Recensement économique 1996.

<sup>74</sup> Un grand nombre de travailleurs, qualifiés ou non, venant pour la plupart de Qena et Sohag en Haute-Egypte, sont arrivés à partir des années 1960 pour travailler dans le secteur de la construction et dans les usines pétrochimiques.



Cette spécialisation est ancienne : la découverte de pétrole dans le golfe de Suez<sup>75</sup>, dans la première moitié du XXe siècle, a engendré l'expansion rapide des activités pétrolières. La société Shell était déjà implantée à Suez avant la seconde guerre mondiale, ainsi que deux entreprises de prospection anglo-égyptiennes et une raffinerie publique. L'industrie lourde (pétrochimique) complète la filière pétrolière dans les années 1960; 20 000 emplois industriels y sont créés par le secteur public. Le développement du secteur des hydrocarbures engendre celui des activités portuaires :

Les sites portuaires en relation avec l'activité pétrolière se sont multipliés à partir des années 1930 le long de la côte occidentale du golfe de Suez. A partir de Port Tewfiq, situé au débouché du canal<sup>76</sup>, on trouve : le terminal pétrolier desservant la zone industrielle pétrochimique au sud de la ville; le port d'Ataqa, à une douzaine de km au sud-est du centre-ville, qui dessert la zone franche industrielle d'exportation créée en 1976; puis le port d'Adabiya, situé à 4 km du précédent, et enfin, le terminal pétrolier de Ain Sukhna, relié à l'oléoduc Suez-Méditerranée (*Sumed*), auquel a été ajouté un grand port privé associé à une zone industrielle en 2001 (projet Nord du Golfe de Suez).

C'est l'investissement public qui a favorisé le développement d'un pôle industriel à Suez, à partir d'entreprises gouvernementales : les entreprises publiques et mixtes représentent environ 80% du total des entreprises industrielles et fournissent 80% des emplois de l'industrie en 1993<sup>77</sup>. Cette industrie est composée d'un nombre relativement faible d'unités qui emploient chacune, cependant, un grand nombre de travailleurs. Ainsi, quatre entreprises du secteur pétrochimique emploient à elles seules plus de 12 000 personnes, et près des 3/4 des emplois industriels relèvent d'entreprises de plus de 100 employés.

L'activité industrielle s'est diversifiée avec le développement de la métallurgie, la verrerie et l'industrie des minerais. L'industrie des matériaux de construction, si elle n'apparaît pas dans la figure 12<sup>78</sup>, reste considérable du fait de la présence de nombreuses carrières à proximité du mont 'Ataqa. La *Suez Cement Company*, d'origine publique, est devenue aujourd'hui le plus grand producteur de ciment égyptien<sup>79</sup>. Par ailleurs, une industrie légère axée sur les biens de consommation et d'équipement est apparue : elle est spécialisée dans le textile et la confection (22% des emplois industriels), dans l'agroalimentaire (14%) et la fabrication de meubles.

<sup>75</sup> Le gouvernorat de Suez est urbain, théoriquement limité à la ville de Suez, mais sa surface s'étend bien au-delà de la ville (sur 17 840 km<sup>2</sup>), ce qui lui permet d'englober les rives du golfe de Suez et une partie des ressources pétrolières.

<sup>76</sup> Construit par la Compagnie Universelle du canal de Suez, ce port demeure le port d'approvisionnement des navires en transit dans le canal et abrite les ateliers des chantiers navals.

<sup>77</sup> Le secteur privé est marginal - en septembre 1993, il produit moins de 20% de la valeur de la production d'après les données du registre industriel. La politique de privatisation mise en œuvre au milieu des années 1990 tend à restreindre le rôle du secteur public au profit du secteur privé.

<sup>78</sup> Les données du recensement économique de 1996 rangent cette activité dans une catégorie qui comprend également les travaux de construction et d'architecture et qui est classée dans le secteur des services.

<sup>79</sup> Elle dirige plusieurs usines dans le pays et a été privatisée à 85% (un tiers du capital est contrôlé par des investisseurs étrangers). *Al-Ahram Weekly*, 12 - 18 April 2001.

Le secteur des services est moins important à Suez que dans les autres villes du canal, mais il représente tout de même 57% des emplois, répartis dans le commerce (essentiellement de détail), les services publics, les transports et la logistique (en rapport avec l'activité portuaire).

Suez contraste donc avec Port Saïd et Ismaïlia par son orientation industrielle et la diversité de ses activités économiques, de l'industrie lourde et légère aux activités portuaires et commerciales, de la pêche à une amorce d'activité agricole.

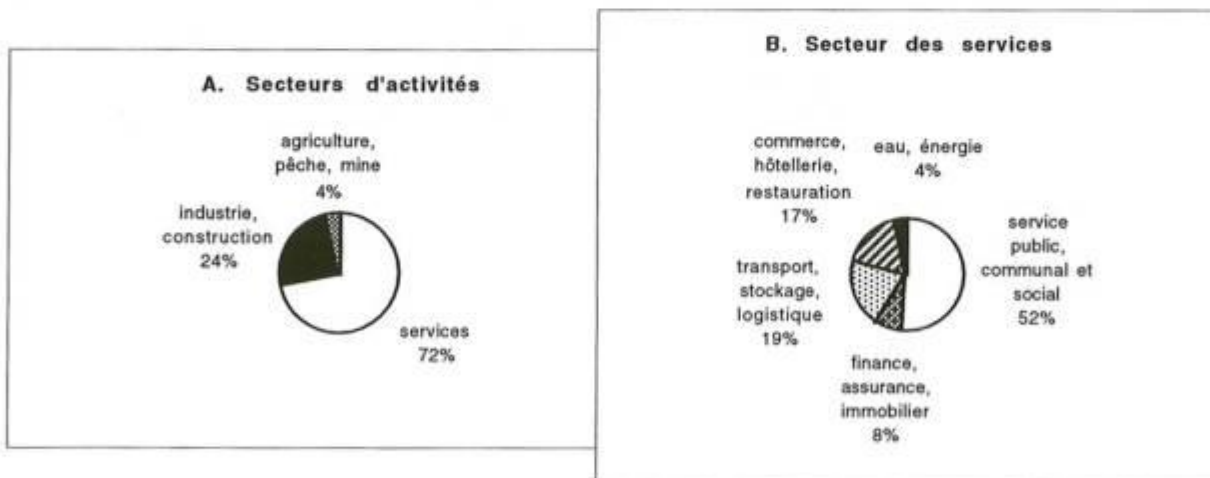
#### d. Ismaïlia, la capitale administrative régionale

Ismaïlia, ville centrale de la région, est le chef-lieu d'un gouvernorat mixte, composé d'un secteur urbain et d'un secteur rural. La ville, située au bord du lac Timsah emprunté par le canal de Suez, compte 288 000 habitants en 1996, ce qui représente 39% de la population du gouvernorat. Ce dernier comprend 4 autres villes, Qantara Charq, Qantara Gharb, Tell el-Kebir, Fayed et moins d'un tiers de sa population active vit de l'agriculture ou de la pêche.

La ville d'Ismaïlia est le centre administratif de la région du canal; cette particularité la différencie de Port Saïd, l'autre ville tertiaire du canal, spécialisée dans le commerce.

Les services fournissent près des deux tiers de l'activité économique d'Ismaïlia (cf. Fig. 11).

Figure 11 : Répartition des actifs selon les secteurs d'activités dans la ville d'Ismaïlia (1996)



Source : CAPMAS, Recensement de la population, 1996.

La ville accueille en effet les fonctions administratives d'encadrement de l'espace rural de son gouvernorat et des services destinés à toute la région. Elle abrite ainsi le



siège central de l'Autorité du canal de Suez, qui constitue le plus gros employeur de la ville, et l'Université du canal<sup>80</sup>. C'est aussi le centre culturel de la région. Son Palais de la Culture, inauguré au début des années 1990, reçoit deux événements majeurs : le festival international de courts métrages et documentaires, créé en 1992 - il rassemble un public encore limité aux professionnels et journalistes - et le festival de danse folklorique<sup>81</sup>, organisé depuis 1989. Le succès de ce festival populaire qui investit les rues est tel que, depuis 2001, il tourne dans d'autres villes de la région (Port Saïd, Fayed, Suez) ainsi que dans les gouvernorats voisins de Charqiya et du Caire. Sa diffusion sur de nombreuses chaînes de télévision arabes contribue à la renommée d'Ismaïlia.

L'accessibilité de la ville, liée à sa situation centrale, à égale distance de Port Saïd et Suez, lui a permis de développer non seulement des fonctions administratives, mais aussi le secteur des transports. Son bon accès au Caire, au Delta et au Sinaï<sup>82</sup> a en effet favorisé l'organisation d'un nœud routier et ferroviaire. Enfin, le tourisme interne, pratiqué sur les rives du lac Timsah et des lacs Amer, explique le développement de l'hôtellerie et de la restauration.

La naissance d'une industrie légère témoigne de la diversification des activités dans le gouvernorat. Les produits issus de l'agriculture régionale (essentiellement des fruits, surtout des mangues) alimentent une industrie agroalimentaire qui fournit près d'un tiers des emplois industriels du gouvernorat en 1996; une part de cette production est exportée par les ports du canal. L'industrie du textile et de la confection est la seconde branche industrielle pourvoyeuse d'emplois (21%), suivie par les transports, l'industrie des métaux et des machines électriques. Le secteur privé occupe une place considérable dans ces activités (80% du nombre d'entreprises, 50% de la valeur)<sup>83</sup>.

Le développement de la ville d'Ismaïlia rejaillit sur les villages voisins : la commune d'Abu Suweir, située à 10 km seulement, fournit de la main-d'œuvre à la ville. La ville-pont d'al-Qantara, située de part et d'autre du canal de Suez au nord d'Ismaïlia, pourrait également connaître un développement rapide, en bénéficiant du nouveau pont sur le canal de Suez et de la réinstallation d'une voie de chemin de fer à travers le Sinaï jusqu'à Gaza. La partie orientale de la ville, al-Qantara Charq, qui a été dotée d'une ville nouvelle associée à une zone industrielle destinée aux entreprises de transformation des produits agricoles issus de la région, devrait également se développer rapidement en liaison avec les périmètres de bonification du canal al-Salam.

<sup>80</sup> Fondée en 1977, elle est spécialisée dans l'environnement et l'agriculture et formait 13 076 étudiants en 1993-1994 (soit 2,7% du total national). Les universités de la vallée et du delta en accueillent entre 3 et 7 fois plus.

<sup>81</sup> Son succès lui a permis de rassembler des troupes originaires de 34 pays en août 2001, dont la Suisse, la Finlande, les Pays-Bas, Porto-Rico, l'Argentine et l'Arménie. LAMEI N. : « Festival d'Ismaïlia : 42 façons de se marier en dansant », *al-Ahram Hebdo*, 22-28 août 2001.

<sup>82</sup> La gare routière a été réaménagée à la périphérie de la ville en 1998 pour permettre une meilleure organisation des transports.

<sup>83</sup> GOFI : *Registre industriel*, septembre 1993.

Les trois villes du canal de Suez ont des fonctions complémentaires : tertiaires (commerce et services aux entreprises) à Port Saïd, administratives à Ismaïlia et industrielles à Suez.

Cependant, cette spécialisation assez marquée n'empêche pas la différenciation progressive des activités de chacune d'elles. Port Saïd et Ismaïlia sont en voie d'industrialisation; Port Saïd se prépare à accueillir des activités agricoles par la constitution en cours d'un arrière-pays rural au sud du gouvernorat; et Suez, dont la spécialisation dans les industries lourdes se confirme, tend parallèlement à développer des fonctions commerciales.

Grâce aux larges investissements publics dont elles ont bénéficié depuis la reconstruction, les villes du canal affichent les indices de développement humain (IDH) parmi les plus élevés d'Egypte<sup>84</sup>. Du fait de ces investissements et de l'attraction qu'elles exercent sur les populations, les villes du canal sont de plus en plus intégrées à l'Egypte.

## **B. L'intégration progressive de la région du canal à l'espace national**

Comment la région est-elle passée d'une situation d'enclave réservée aux ingénieurs et ouvriers travaillant pour la Compagnie universelle à une région urbaine attractive, chargée par les autorités de désengorger la vallée du Nil ? Au sein de la région, les trois pôles urbains (Port Saïd, Ismaïlia et Suez) qui avaient au départ une existence relativement autonome, sont devenus trois pôles complémentaires de plus en plus connexes entre eux et de mieux en mieux reliés aux villes du Delta. Leur isolement initial, comme leur intégration au territoire national, sont le fait d'une volonté politique.

Pourtant, relier la zone du canal de Suez au territoire égyptien a longtemps été perçu au pire comme un danger, au mieux comme inutile pour diverses raisons :

- lorsque la Compagnie Universelle gérait les villes du canal, le gouvernement égyptien, soutenu à partir des années 1920-1930 par un sentiment nationaliste croissant, avait tendance à les considérer, du fait qu'elles étaient sous la coupe des nations impérialistes, comme des concurrentes des villes du Delta.

- le processus d'intégration est en cours depuis 1936, date de la signature du traité anglo-égyptien qui reconnaît l'indépendance de l'Egypte et organise le repli de l'armée britannique sur la zone du canal. La Couronne britannique obtient alors le raccordement de

---

<sup>84</sup> PNUD : *Egypt, Human Development Report*, 1994. Indicateur, défini par les Nations-Unies à partir de plusieurs données, dont le revenu annuel par habitant, le niveau d'éducation et l'espérance de vie. Port Saïd détient l'indice le plus élevé d'Egypte : le revenu par habitant le place en première position (en raison de la forte proportion d'actifs dans les services rémunérateurs). Suez se place dans le premier groupe (celui des gouvernorats urbains) et Ismaïlia arrive au second rang du deuxième groupe de gouvernorats (ceux du delta), loin devant les gouvernorats de Haute-Egypte. Port Saïd et Suez affichent aussi et paradoxalement les plus forts taux de chômage (respectivement 15,3 et 13,6% en 1986), ce chômage touche particulièrement les jeunes.



cet espace à l'Égypte nilotique afin de conserver un contrôle sur le pays. L'intégration est renforcée après la nationalisation de la Compagnie en 1956, mais l'évolution du conflit israélo-arabe limite en partie l'intervention publique, parce que cet espace est susceptible de devenir une ligne de front avec l'armée israélienne.

Le raccordement des villes du canal au territoire national s'accélère néanmoins à partir de la nationalisation de la Compagnie universelle en 1956. Les changements apparaissent d'abord graduellement, au fur et mesure que le gouvernement égyptien obtient des prérogatives dans la zone du canal, que l'économie urbaine se diversifie grâce à l'essor des villes et que la population égyptienne afflue, attirée par le développement rapide des villes. Le trafic du canal engendre peu à peu une vie économique indépendante de la Compagnie; elle est axée sur les services commerciaux et les emplois indirects nécessaires au développement des villes.

### *1. Les modes du changement : le secteur public investit dans la région du canal pour se la réapproprier*

Si l'intégration régionale et l'égyptianisation des villes du canal s'accélérent avec la nationalisation du canal, le processus ne s'inscrit pas en rupture radicale avec le passé. Des signes avant-coureurs de l'intervention étatique dans la région (principalement au plan administratif) sont perceptibles, avec la restitution, à plusieurs reprises, d'une part du domaine de la Compagnie au gouvernement égyptien.

Les compétences de la Compagnie sur la gestion de l'espace sont progressivement restreintes par divers accords et par la mise en place d'un encadrement administratif. Le contrôle total que la Compagnie exerçait sur l'espace est d'abord limité par le retrait de « l'exécution des travaux d'entretien de la ville à caractère municipal » qui lui avait été confiée (conventions de 1884 et de 1936)<sup>85</sup>. L'encadrement administratif se met en place au début du XXe siècle sous la forme de commissions locales implantées dans chaque ville. Il est renforcé par la création de quatre gouvernorats (Suez, Port Saïd, Ismaïlia et un supplémentaire pour le canal). L'Égypte réussit à obtenir que Port Saïd soit érigée en municipalité, l'administration nationale y partageant ainsi le pouvoir avec la Compagnie, qui conserve, quant à elle, la direction d'Ismaïlia et de Port Tewfik jusqu'en 1949<sup>86</sup>. Placer les villes du canal sous le contrôle des autorités municipales nationales remet en cause certaines attributions de la Compagnie Universelle et ne laisse plus à cette dernière qu'un pouvoir sur le canal et ses dépendances.

Le gouvernement passe ainsi du désengagement à une prise en charge croissante des villes du canal, dans le but de se réapproprier cette zone. Leur raccordement à l'Égypte nilotique est encouragée par une politique interventionniste en matière

<sup>85</sup> Auparavant, la Compagnie avait le droit d'accorder des concessions pour la construction de logements, commerces ou ateliers dans les villes du canal, selon le parcellaire qu'elle avait tracé.

<sup>86</sup> Soit 5 ans après la loi instituant des conseils municipaux dans les localités de plus de 15 000 habitants.

d'infrastructures de communications, et par des investissements publics visant au développement industriel et social.

Bien qu'elle fonctionnât comme une enclave au service des flux internationaux, la zone du canal n'en était pas moins reliée aux villes de Basse Egypte par des infrastructures telles que le chemin de fer ou la route. Suite à la signature du traité anglo-égyptien de 1936, l'Égypte s'est engagée à réunir l'isthme au delta par un réseau de routes dont l'importance stratégique ne saurait échapper<sup>87</sup> et qui donna lieu à la construction d'une nouvelle route reliant directement Ismaïlia au Caire par le désert.

L'essor économique et démographique des villes et des ports du canal à partir des années 1930 a aussi renforcé leurs liens avec les villes du Delta. Le gouvernement a investi dans le développement industriel de Suez dès 1927, provoquant un afflux de migrants des régions pauvres de l'Égypte. Un secteur secondaire a été esquissé à Port Saïd où les activités liées au transit international demeurent la base de l'économie. Le rôle central d'Ismaïlia a été renforcé par l'extension de la superficie cultivée autour de la ville et en direction du Delta. L'assise rurale de la ville s'en est trouvée consolidée, ce qui aboutit à mieux la raccorder à l'espace cultivé et dense du delta du Nil. Sa position centrale dans la région lui permet ainsi de soutenir l'intégration de la région à l'Égypte nilotique.

Les mutations provoquées par la volonté de réintégrer la région au territoire égyptien après la nationalisation du canal en 1956 ne font donc que prolonger et amplifier un processus engagé progressivement au préalable.

## *2. 1956-1967 : le temps fort de l'égyptianisation des villes du canal*

L'arrivée au pouvoir de Nasser en 1956 et l'éveil du nationalisme modifient le contexte politique : les conditions nécessaires pour amorcer l'égyptianisation et le raccordement de la région à l'espace national sont réunies. La nationalisation du canal de Suez permet à l'Égypte de reprendre le contrôle de la zone du canal, toujours « protégée » par 10 000 soldats anglais et gérée, encore en partie, par la Compagnie Universelle du canal.

Une nouvelle ère, qui marque une accélération du changement, commence : Port Saïd, Ismaïlia, Suez et le canal cesseront à jamais d'être un fief européen. Le processus d'égyptianisation des villes du canal prend définitivement forme et de nombreux migrants affluent :

« La décision de 'Abd al-Nasser de nationaliser le canal fit affluer vers Ismaïlia des dizaines puis des centaines et des milliers de gens venus prendre la place des employés étrangers de l'administration du canal qui avaient quitté leurs postes. Ismaïlia leur fit bon accueil et eux, de leur côté, aimèrent la ville et ses habitants. Ils étaient officiers, ingénieurs des forces armées, experts maritimes ou gestionnaires, venus de toutes les universités, de toutes les administrations

<sup>87</sup> SIEGFRIED A. (1948), *op. cit.*, p. 66.



de l'Etat, des employés ou des ouvriers venus de toute l'Egypte, d'Assouan à Alexandrie, pour livrer la bataille de la nationalisation et gagner ainsi leur brevet de nationalité ismaïliote »<sup>88</sup>.

De 1956 à 1967 - date à laquelle le conflit israélo-arabe brise l'essor de la région -, les villes du canal enregistrent une croissance record (cf. Figure 6, ci-dessus). Port Saïd est reconstruite après la crise de Suez et le canal maritime est agrandi. Son trafic augmente considérablement<sup>89</sup> et son activité engendre une activité économique de plus en plus diversifiée et qui attire de plus en plus de travailleurs.

Dans l'immédiat, la nationalisation de la Compagnie a des conséquences déterminantes sur la recomposition sociale de la population des villes. La loi sur la nationalisation avait prévu le gel des biens et droits de la Compagnie Universelle en Egypte et leur transfert à l'Etat. Les bâtiments de la Compagnie sont investis par la nouvelle administration du canal, symbole de permanence des lieux de pouvoir. La nouvelle Autorité du canal garda tous les fonctionnaires, employés et ouvriers présents. Mais une fois le transfert de compétences accompli, les Européens du canal quittèrent la région. Ils furent remplacés par des cadres proches du régime nassérien, des employés et des ouvriers égyptiens : ils récupérèrent les activités abandonnées par les Européens, activités liées au transit, mais également aux chantiers navals et à l'administration des biens de la Compagnie (logements, équipements et infrastructures urbains).

L'appropriation des villes par les Egyptiens transforment l'environnement spatial et social. Les villes perdent leur caractère cosmopolite et la croissance urbaine provoque un repositionnement des quartiers arabes et européens. La dichotomie urbaine demeure inchangée mais les quartiers arabes se densifient et se prolongent par une urbanisation plus ou moins planifiée, alors que le noyau de la ville européenne, cœur historique de ces cités, conserve son rôle de centre-ville, de lieu d'échanges et de pouvoir. Le cadre bâti se modifie : Port Saïd se densifie par surélévation des immeubles anciens et construction d'habitat social sur les terres asséchées du lac Manzalah, Ismaïlia et Suez voient apparaître des quartiers d'habitat illégal qui étendent la surface de la ville. L'immigration est responsable d'une croissance urbaine exceptionnelle à Suez et Ismaïlia (la population de ces villes croît respectivement au rythme de 4,4 % et 3,3 % par an entre 1960 et 1966). Les villes s'étalent en périphéries d'habitat spontané, à l'exception de Port Saïd dont le site exigu empêche l'appropriation de terres. Les bâtiments construits pour contrer la crise du logement qui sévit dans les années 1950-60 prennent l'aspect de barres de béton monotones concentrées à la périphérie des centres-villes. Les cités conçues pour les ingénieurs de la compagnie du canal « s'égyptianisent »; les immeubles aux façades flanquées de loggias en bois, souvent fermées par des panneaux assemblés de bois et de carreau, et les villas caractéristiques d'une architecture importée côtoient les blocs de béton.

<sup>88</sup> Extrait de l'article de H. 'ABD AL-RAZIQ et F. AL-NAQQACH, *al-Ahali*, 30 juillet 1986, tiré de *Actualité de Suez*, in *Revue de la Presse égyptienne*, n°24-25, 2ème semestre 1986.

<sup>89</sup> Le trafic augmente jusqu'à 274 millions de tonnes en 1966 - la part des hydrocarbures représentant 72% des marchandises.

Les modes de vie se modifient aussi. Si les traces des villes « modèles » européennes subsistent à Ismaïlia (jardins, villas, larges avenues ombragées) et à Port Saïd (immeubles en bois avec balcons et arcades), le mode de vie est devenu définitivement égyptien; les mondanités et loisirs qui faisaient fureur parmi les Européens jusqu'à la nationalisation du canal appartiennent définitivement au passé. Les populations les plus aisées, cadres de l'Autorité du canal, bientôt rejointes par les bénéficiaires de la politique d'ouverture économique lancée par Sadate en 1974 (*Infitâh*), réinvestissent les quartiers européens, où ils profitent des logements de fonction dans des cités calmes bénéficiant de jardins. Ils reproduisent les inégalités sociales qui existaient du temps de la Compagnie. La ségrégation raciale laisse place à la ségrégation sociale. Ces transformations touchent toutes les villes du canal, au point que l'on pouvait encore lire en 1986 dans le quotidien *al-Ahali*, à propos d'Ismaïlia :

« La ségrégation divise à nouveau la ville en deux : d'un côté les étrangers, les courtiers et les commerçants de l'*infitâh* disposent de jolies maisons, de jardins, de belles plages, tandis que de l'autre la majorité des habitants souffrent de la pauvreté, de la faim, de la détérioration des services et de la tyrannie de l'administration »<sup>90</sup>.

Cette première phase d'égyptianisation et d'extension des villes du canal est capitale. Les migrants qui participent à la mutation de la ville coloniale et façonnent la région « moderne » et définitivement égyptienne que l'on connaît sont les acteurs sociaux qui ont donné une nouvelle identité à la zone du canal. Ils prennent désormais les commandes de la vie urbaine et économique et participent à l'intégration de la région au territoire égyptien.

Cependant, l'essor remarquable que les villes du canal connaissent depuis la nationalisation est brisé brutalement par le conflit israélo-arabe de 1967. Le stationnement de l'armée israélienne sur la rive orientale du canal de Suez transforme ce dernier en ligne de front et la guerre d'usure qui s'en suit, à partir de 1969, provoque l'exil de la population. Désertées jusqu'à l'offensive égyptienne de 1973, les villes souffrent non seulement de destructions (Suez fut détruite à 80%, Port Saïd à 60%), mais aussi d'un manque d'entretien. La guerre sonne le glas de l'économie régionale.

### ***3. 1974 : l'immigration au service du repeuplement de la région et de son raccordement à l'espace national***

Après l'offensive de l'armée égyptienne de 1973 qui conduit à une paix négociée avec Israël, la reconstruction devient un facteur de mobilisation nationale. Il est plus que jamais question de raccorder plus étroitement encore la zone du canal à l'Égypte en faisant largement appel à l'immigration pour renforcer le poids des villes du front oriental de l'Égypte.

<sup>90</sup>Extrait de l'article de H. 'ABD AL-RAZIQ et F. AL-NAQQACH, *al-Ahali*, 30 juillet 1986, op. cit.



Les réfugiés regagnent rapidement leur cité après la réouverture du canal en 1975<sup>91</sup>. Leur retour était déjà bien engagé en 1976 - la population de Port Saïd et Ismaïlia avait rejoint son niveau de 1966, celle de Suez avait diminué d'un quart - et l'afflux de population s'est poursuivi pendant la période 1976-1986 : ces villes ont connu alors des taux de croissance très supérieurs à la moyenne nationale des agglomérations de plus de 200 000 habitants<sup>92</sup> - entre 4,2 et 5,3% par an, contre une moyenne de 2,6% par an pour les autres villes de cette catégorie (cf. Fig. 12). L'accroissement rapide des trois villes du canal entre 1976 et 1986, correspond donc à une récupération du niveau normal que la population aurait dû atteindre en l'absence des événements de 1967-1973.

Entre 1986 et 1990, les villes du canal affichent une croissance encore supérieure à celle des autres villes égyptiennes de plus de 200 000 habitants (3,8% par an à Suez et 3,6% à Port Saïd, contre une moyenne de 2,1% par an), même si leur taux d'accroissement diminue dans les mêmes proportions que celui de l'ensemble de ces villes<sup>93</sup>. Alors que les migrations-retour sont presque achevées dès 1986<sup>94</sup>, les villes du canal attirent donc de nouveaux migrants, qui se dirigent à la fois dans les métropoles et dans la campagne d'Ismaïlia : dans ce gouvernorat, la croissance est en effet plus forte dans les secteurs ruraux que dans les secteurs urbains<sup>95</sup>.

---

<sup>91</sup> Dès juillet 1974, on estimait que 300 000 personnes étaient retournées dans les villes du canal réouvertes à la population malgré les énormes destructions qu'elles avaient subies. Cf. FOUAD M. (1984) : « Planning for development in Egypt », *Habitat International*, vol.7 n°3/4, p. 189.

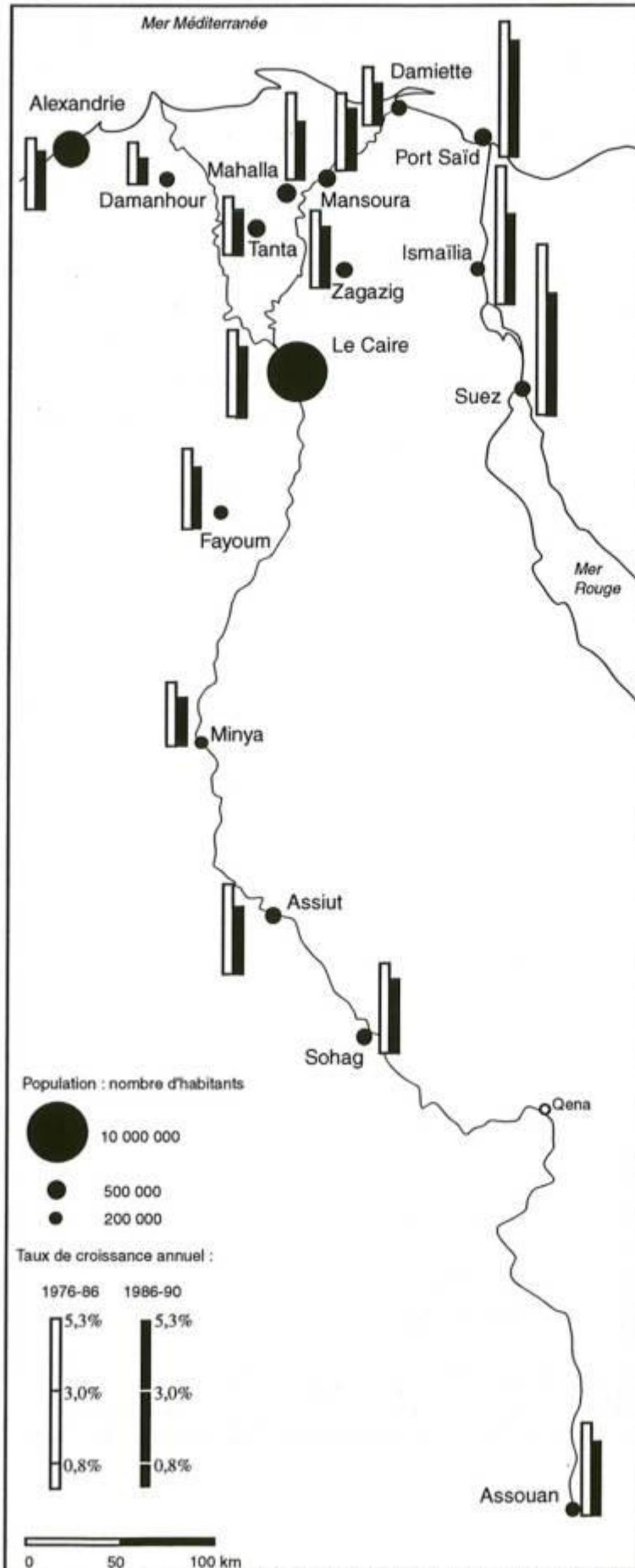
<sup>92</sup> Nous utilisons les données de la population agglomérée dans ces communes, calculées par E. Denis et F. Moriconi à partir des données du CAPMAS. DENIS E., MORICONI-EBRARD F. (1995) : « Dynamiques spatiales de la population égyptienne : les nouvelles tendances », *Méditerranée*, n°1.2, pp. 91-99.

<sup>93</sup> La croissance soutenue se situe désormais dans les villes du canal et non plus dans des agglomérations des trois autres régions urbaines de Basse-Egypte (Le Caire, Alexandrie, Centre du delta). IRETON F. (1996) : « Cinq grandes villes d'Egypte : migrations et croissance démographique au XXème siècle (1907-1986) », Communication au Congrès régional arabe de population, Le Caire, p. 7.

<sup>94</sup> Une certaine proportion des natifs de ces villes est en effet déjà retournée dans leur ville en 1986 : ils sont 40 % à être revenus à Port Saïd, 30% à avoir rejoint Ismaïlia et 28% à avoir regagné Suez.

<sup>95</sup> L'accroissement de la population urbaine est de 2,5% par an (pour la période 1986-1996) alors que celui de la population rurale atteint 3%. Ces valeurs sont toutes deux supérieures aux moyennes nationales (respectivement 1,8% et 2,3% par an).

Fig 12 : La croissance des villes de plus de 200 000 habitants entre 1976 et 1990.





L'étude des migrations observées entre 1976 et 1986 montre le renforcement de liens anciens entre les habitants des villes du canal et le Delta ou encore la Haute-Egypte (région de Sohag). En effet, les habitants des villes évacuées en 1969 se sont réfugiés en majorité dans leur gouvernorat d'origine, ce qui signifie que l'espace « périphérique » du canal entretient néanmoins des liens assez intenses avec d'autres régions d'Egypte.

La figure 13 (Migration-retour des natifs des villes du canal en 1986)<sup>96</sup> montre les liens que les natifs des villes du canal entretiennent avec d'autres régions d'Egypte :

Les natifs de Port Saïd ont rejoint leur ville après s'être réfugiés dans le nord-est du Delta, ceux d'Ismaïlia s'étaient exilés en majorité dans le gouvernorat voisin de Charqiya, alors que les natifs de Suez s'étaient plus massivement réfugiés dans les gouvernorats de l'agglomération du Caire. L'ouest du Delta a été moins attractif pour ces natifs des villes du canal, à l'exception notable d'Alexandrie, qui a attiré plus particulièrement des personnes originaires des deux villes portuaires du canal - Port Saïd et Suez -, susceptibles d'utiliser, dans le plus grand port du pays, leur expérience du secteur maritime ou du commerce. Une partie non négligeable des natifs de Suez et Ismaïlia se sont réfugiés dans une région plus éloignée de Haute-Egypte, dans les gouvernorats de Sohag, Qena et Assiut.

En comparant ces résultats avec ceux de la figure 14, qui donne l'origine des migrants qui ont effectué une migration directe et unique vers les villes du canal en 1986, on en déduit que les réfugiés se sont rendus principalement dans les régions d'où ils étaient originaires avant leur première migration dans la région du canal :

On relève en effet, d'après la figure 15, l'existence de champs migratoires entre le nord-est du Delta et Port Saïd, entre l'est et le centre du Delta et Ismaïlia, et entre l'agglomération du Caire et l'est du Delta et Suez. On retrouve également un courant migratoire en provenance de Haute-Egypte vers les trois villes du canal. Les activités industrielles (à Suez), les services (à Ismaïlia) et le développement commercial (à Port Saïd), ont attiré de longue date les pauvres de cette région défavorisée et surpeuplée. C'est un phénomène ancien qui prend une ampleur particulière à Suez : le flux de migrants nés à Sohag et Qena vers Suez est le plus important (35 % des flux totaux) et a largement contribué à la croissance de la ville de Suez<sup>97</sup>.

Des attaches anciennes et durables ont persisté et permis aux descendants des migrants nés à Suez de s'exiler dans ces gouvernorats de la vallée lors de la guerre d'usure. Ils avaient en effet conservé des liens forts avec leur milieu d'origine, en visitant fréquemment leurs proches auxquels ils apportent un soutien financier régulier.

<sup>96</sup> F. Ireton a mis au point une grille d'analyse de ces données complexes. IRETON F. (1996), *op. cit.*

<sup>97</sup> La migration de Sohag à Suez date du début du siècle et a pris un tournant décisif avec la reconstruction de la ville après la guerre de 1973. Ces migrants ont quitté la Haute-Egypte pour échapper au chômage ou à la misère des salaires alloués à la main-d'œuvre agricole et améliorer leurs conditions matérielles en s'installant à Suez où ils recherchent des salaires supérieurs aux leurs dans le secteur privé industriel (en particulier dans les raffineries) ou dans le secteur du BTP, dopé par la reconstruction après 1973. SHA'ABANE A. (1991) : « La migration du gouvernorat de Sohag vers la ville de Suez », Communication au colloque « Changement économique, social et culturel et modification des champs migratoires dans le Monde Arabe », URBAMA/CEDEJ/CMMC, Grasse, 9-11 octobre.

Figure 13 : Gouvernorat d'origine des flux de migration-retour des natifs des villes du canal de Suez en 1986.

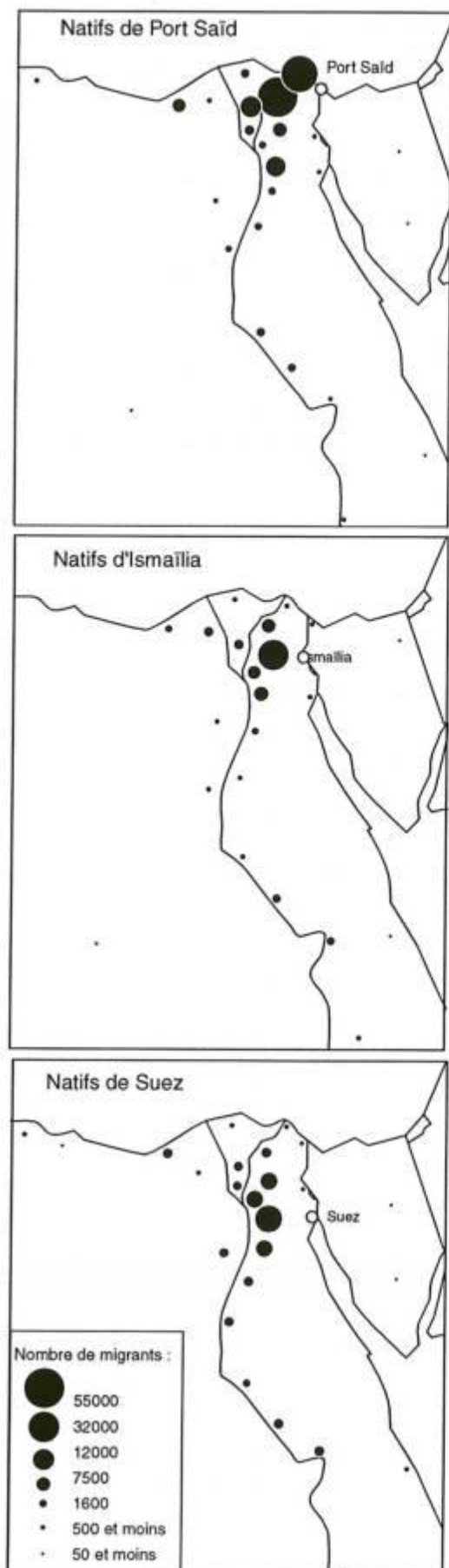


Figure 14 : Gouvernorat d'origine des migrants ayant effectué une migration directe et unique vers les villes du canal de Suez



Source : CAPMAS (1986). Réalisation : F. Bruyas, 2001.



Plus généralement, la superposition des figures 13 et 14 montre que les gouvernorats de naissance des migrants directs vers les villes du canal sont aussi ceux dans lesquels se sont réfugiés les natifs des villes du canal avant de retourner chez eux. Cela suppose le maintien de liens conséquents entre les habitants du canal et leur région d'origine que celle-ci soit située dans l'est du Delta, à la frontière avec le gouvernorat de résidence ou encore dans des régions plus lointaines de Haute-Egypte.

La spécialisation fonctionnelle des villes du canal dans les services, le commerce et les industries portuaires, leur fonction de capitale administrative de gouvernorat explique leur attractivité, qui a été renforcée par la mise en œuvre d'un grand programme de reconstruction après la guerre. Les migrations ont toujours joué un rôle important dans le peuplement et la croissance des villes du canal. En 1986, un quart des résidents des villes de Suez et Ismaïlia et 13% des habitants de Port Saïd sont des migrants nés dans un autre gouvernorat. Si l'on privilégie la longue durée, on constate que la proportion de migrants inter-provinciaux survivants dans les villes du canal est constamment plus élevée que dans les deux plus grandes villes du pays (Le Caire et Alexandrie) : elle se maintient, de 1907 à 1960, pour Port Saïd et Ismaïlia, et de 1917 à 1976 pour Suez, autour ou au dessus de 40%, avec un pic à 55% à Suez en 1945, et à 48% à Ismaïlia et Port Saïd en 1960 (IRETON F., 1996, p. 10).

Les migrations caractéristiques du peuplement des villes du canal de Suez nous enseignent que cet espace, présenté comme périphérique, a finalement des liens assez intenses avec les espaces voisins (les gouvernorats du Delta et du Grand Caire) et la vallée du Nil. Ainsi, la population de Port Saïd est-elle plutôt tournée vers l'espace méditerranéen de la côte nord et du centre du Delta; Ismaïlia, forte de son arrière pays rural, entretient des liens privilégiés avec les villes du centre du Delta et de la Haute Egypte, alors que Suez est aussi bien reliée à la capitale proche (Le Caire) qu'au second centre d'activité du pays (Alexandrie), ou à la Haute-Egypte.

### **C. La traduction spatiale des changements à l'échelle régionale**

Depuis la signature des accords de paix de Camp David (1979), l'intégration régionale est, désormais, l'option définitivement choisie et mise en œuvre. Elle correspond à une nouvelle conception des déserts de la part des dirigeants égyptiens : ces espaces considérés comme stratégiques doivent être peuplés de façon à signifier la volonté de l'Etat égyptien de s'engager dans la paix tout en renforçant ses frontières. La croissance démographique et le déséquilibre de la répartition de la population sur le territoire national pousse, en outre, le gouvernement à mettre en valeur des espaces situés hors de la vallée du Nil. L'essor potentiel des villes du canal doit être profitable à tout le pays. L'intégration de la région à l'Egypte ne résulte plus seulement des impératifs de la construction nationale, mais elle exprime une nécessité économique et démographique.

Les changements observés à l'échelle régionale se traduisent, au plan de l'organisation spatiale, par une intégration régionale croissante. A partir des trois villes





Par ailleurs, ces flux montrent que les villes du canal échangent davantage avec les villes du Delta et Le Caire qu'entre elles. Enfin, les flux observés à l'est du canal de Suez sont extrêmement limités, ce qui confirme le rôle de frontière que joue encore le canal maritime.

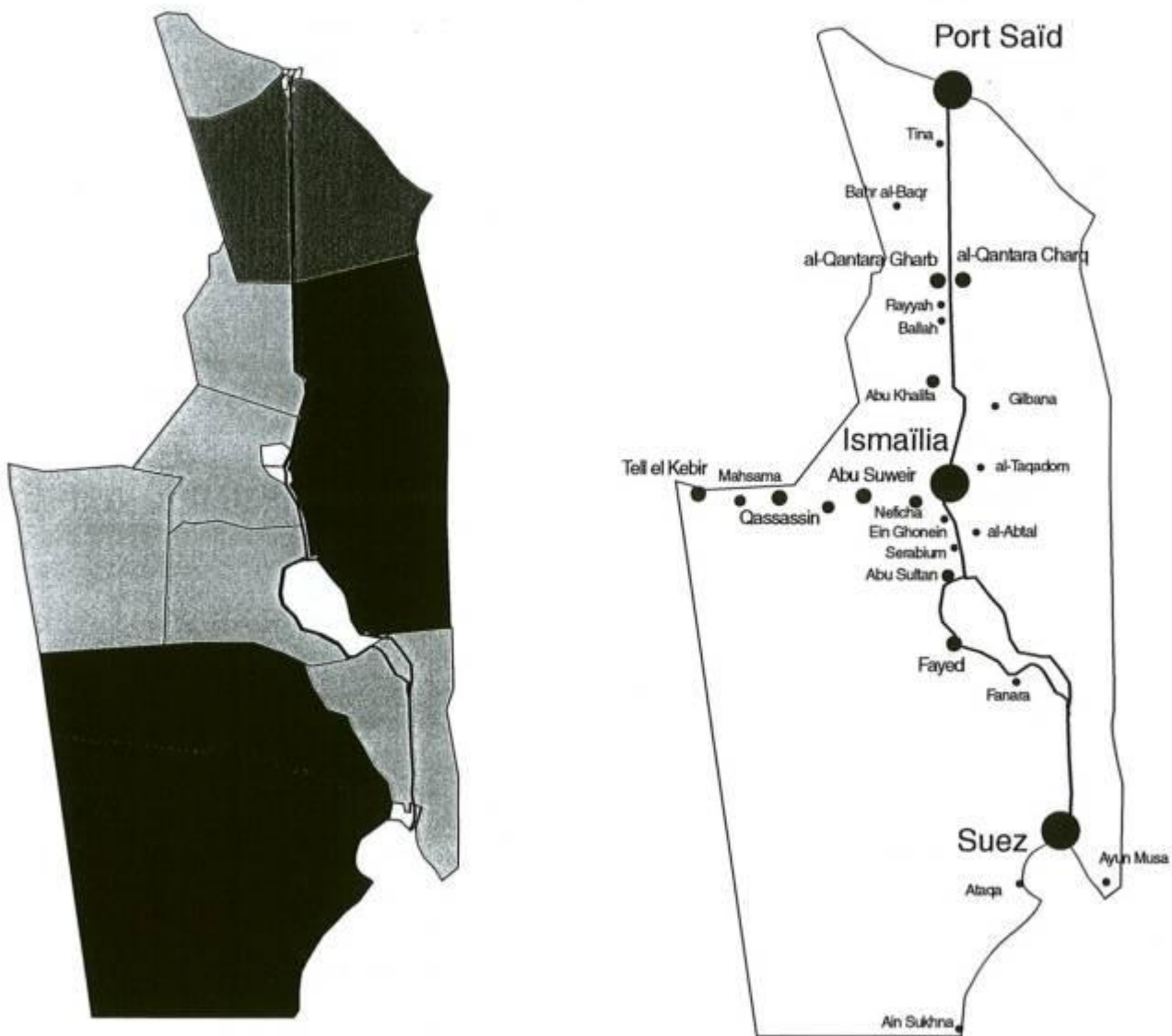
Cependant, la poursuite de la polarisation régionale amorce le développement de la rive orientale du canal. Cette polarisation se traduit par l'essor démographique et économique des villes du canal qui se diversifient de plus en plus, et par l'acquisition de l'assise rurale qui leur a fait défaut lors de leur fondation. Cette base rurale maille le territoire régional; elle ancre davantage les métropoles dans l'espace régional. Le réseau de villes est toujours dominé par les trois métropoles régionales et concentré le long du canal maritime et du canal d'eau douce, mais la croissance des villes et bourgs ruraux montre que les métropoles s'appuient désormais sur un espace régional qui s'étend progressivement.

Observer l'évolution de l'urbanisation suppose de dépasser les difficultés liées à la définition officielle (en Egypte) de la ville qui ne facilite pas la détermination de la limite ville-campagne :

Une ville est définie en Egypte par sa fonction de chef-lieu de gouvernorat ou de *markaz* (canton), sans aucune considération de taille ou de continuité du bâti. L'Etat décide de son statut à partir de considérations politiques qui ne prennent pas en compte la croissance urbaine. Le décompte de la population se fait selon deux catégories - urbain et rural - pour des entités administratives dont les limites ne coïncident pas forcément avec les limites de l'urbanisation. Dans le gouvernorat mixte d'Ismaïlia, il est impossible de distinguer des bourgs de plusieurs milliers d'habitants dont la population est comptabilisée dans le secteur rural, s'ils ne sont pas le centre administratif du *markaz*. Le problème se pose de la même manière dans les gouvernorats urbains, qui sont divisés en *qism*. L'agglomération peut s'étendre sur plusieurs *qism* dont les limites englobent parfois des zones rurales situées au-delà de l'agglomération principale, et où l'on trouve des « villages » d'une dizaine de milliers d'habitants. D'où la difficulté pour différencier la population d'une agglomération de celle qui est disséminée dans les bourgs périphériques. Ainsi, le *qism* al-Dawahi du gouvernorat urbain de Port Saïd comprend à la fois une partie du sud de l'agglomération de Port Saïd et de vastes étendues marécageuses où sont éparpillés quelques villages.

Lors de la dernière période intercensitaire (1986-1996), il apparaît que la population des villes et villages situés entre les métropoles s'accroît à un rythme plus rapide que celui enregistré par les grandes villes (cf. Fig. 16). Parmi ces localités, celles qui connaissent la plus forte croissance sont situées soit à l'est du canal maritime, soit au sud-est de Port Saïd sur les marges du lac Manzalah, soit, encore, sur la rive occidentale du golfe de Suez.

Figure 16 : L'essor démographique des "périphéries" de la région : un signe d'une intégration régionale croissante



Taux d'accroissement annuel moyen par shiakh et qism 1986-1996 :



L'amorce de la déconcentration du peuplement en 1996 : l'accroissement profite aux petites communes situées à l'est du canal, sur les marges du lac Manzalah ou le long du golfe de Suez.



La croissance des centres ruraux qui s'égrènent le long de la rive occidentale du canal, entre Port Saïd et Ismaïlia, est remarquable, avec des taux d'accroissement compris entre 2,2 et 8% par an entre 1986 et 1996. La plupart des bourgs implantés sur cette étroite bande de terre ne comptaient, en 1986, que quelques centaines d'habitants (Tina) ou quelques milliers (al-Qantara Gharb, 8 800), exception faite de Bahr al-Baqr, situé sur le drain du même nom (12 000) et de Abu Khalifa, qui bénéficie de la proximité d'Ismaïlia (21 000). Les bourgs situés entre Suez et Ismaïlia, qui étaient un peu plus importants que les précédents en moyenne (entre 12 et 16 000 habitants et jusqu'à 32 000 habitants pour Neficha, à la sortie d'Ismaïlia), ont crû à un rythme moins soutenu (2,6% par an).

Cependant, les taux de croissance les plus élevés caractérisent de petites implantations à l'est du canal et dans le golfe de Suez. A l'est du canal, la ville de al-Qantara Charq double sa population - elle dépasse les 12 000 habitants - avec un taux de croissance de 6,6%. La *shyakha* du même nom connaît un taux annuel de croissance de près de 11% ! C'est le signe que la ville s'étend au-delà de ses limites administratives anciennes - ce qui est le cas du nouveau quartier d'habitat jouxtant la nouvelle zone industrielle - et que d'autres bourgs ruraux sont passés de quelques centaines au millier d'habitants (Umm Abtal, village des « héros », implanté le long d'une dérivation du canal d'eau douce qui franchit le canal de Suez et permet la mise en valeur d'un petit périmètre de terres désertiques, Taqadom, Gilbâna). Les extensions portuaires de Suez sur le golfe d'Aqaba sont aussi le support de nouvelles implantations qui, pour être de petite taille, n'en sont pas moins dynamiques.

A l'inverse, les localités les plus peuplées, situées sur l'axe majeur des communications entre le Delta et le centre du canal de Suez, le long du canal d'eau douce d'Ismaïlia, connaissent des taux de croissance moins élevés (2,8%). Peu éloignées les unes des autres, ces villes abritent entre 25 000 habitants (Tell el-Kebir) et 50 000 habitants (Qassassin) chacune et sont reliées entre elles par des villages qui donnent l'impression d'un corridor urbanisé et exploité intensivement entre le Delta et le canal de Suez .

Le processus d'intégration de la région du canal est donc en cours; la croissance la plus forte se répartit désormais dans les périphéries les moins intégrées de la région (rive orientale du canal de Suez, abords du canal de la Paix, golfe de Suez). La politique nationale d'intégration du Sinaï renforce par ailleurs ce processus. Les villes du canal sont en effet amenées à jouer un nouveau rôle : appuyer la diffusion du développement vers le Sinaï, devenir les centres de diffusion d'un nouveau front d'urbanisation et d'exploitation de la péninsule. La région du canal, ancien front, se transforme en un espace charnière dans un double mouvement d'intégration : régional et international.

### III. VERS UN ESPACE CHARNIERE, SUPPORT D'UNE INTEGRATION DE L'EGYPTE AU SYSTEME-MONDE ?

Si la région du canal représente encore la limite du front d'urbanisation du territoire égyptien vers l'Est, ce front est en voie d'être dépassé. L'enjeu des mutations en cours est la transformation d'un espace « frontière » en un espace « charnière » entre l'Égypte nilotique et le Sinaï. La fonction de couloir de transit terrestre de l'isthme de Suez est réactivée à partir du moment où le front du canal ne constitue plus une barrière. Celui-ci n'a cependant jamais représenté une frontière infranchissable, puisque les échanges, certes ralentis, ont pu y perdurer après le creusement du canal à travers plusieurs points de traversée qui deviennent aujourd'hui les points de départ de nouveaux axes de peuplement. Ils sont situés à quelque distance de Suez, Port Saïd et Ismaïlia, pourtant vouées - par la politique régionale - à jouer un rôle de premier plan dans le processus d'intégration régionale du Sinaï à l'Égypte. Ces trois villes représentent en revanche des interfaces privilégiées dans le processus d'intégration de la région au système-monde. Les transformations en cours dans la région sont donc destinées à en faire un espace charnière, aussi bien au sein du territoire national qu'entre celui-ci et l'espace mondial.

#### A. La dialectique séparer-unir : la frontière comme interface

Une frontière est une interface : elle suggère à la fois la fermeture et l'ouverture. Son fonctionnement nécessite des synapses : ces points de traversée par où circulent les flux d'échanges et dans lesquels ils se concentrent. J. Béthemont évoque, dans un contexte différent du nôtre, toute l'ambiguïté de la frontière-fleuve supposée « naturelle », mais qui sépare et unit en « phases simultanées »<sup>98</sup>. De la même manière, le canal maritime de Suez constitue une barrière géographique qui fait obstacle aux communications Est-Ouest et bloque le développement de l'urbanisation. Par endroits, toutefois, cet obstacle est surmonté par plusieurs points de traversée qui ouvrent sur la rive orientale : cinq stations de ferry-boat, un tunnel au nord de Suez et un pont suspendu achevé en 2001 au nord d'Ismaïlia.

La question de la traversée du canal est étroitement liée à celle du contrôle de la voie d'eau et de la maîtrise de l'intégrité du territoire national. Dans le passé, elle a soulevé des désaccords entre la Compagnie gestionnaire du canal, l'occupant britannique et le gouvernement égyptien; et c'est seulement une fois la paix revenue dans la région que de nouvelles infrastructures sont mises en place. Ces tensions et hésitations témoignent des enjeux pour la maîtrise de l'espace stratégique de la région du canal.

#### 1. La querelle des ponts

Lors du protectorat britannique, les autorités égyptiennes, désireuses de permettre le transit perpendiculairement au canal à destination de la Palestine, s'opposèrent

<sup>98</sup> A propos de la frontière du Rhône. BETHEMONT J. (1993) : *La Frontière : Unir-Diviser*, Maison du Rhône.



longtemps à la Compagnie Universelle qui refusait l'idée d'un pont mobile car elle craignait qu'il gênât le trafic maritime; cela a abouti à une véritable « querelle des ponts ». Seules les nécessités militaires parvinrent à faire passer au second plan la liberté du transit maritime et à imposer la construction d'un premier pont. Pendant la première guerre mondiale, un pont tournant temporaire, construit au niveau de al-Qantara, permit d'assurer les opérations de Palestine; il fut démoli en 1921 pour rassurer la Compagnie<sup>99</sup>. Lors de la seconde guerre mondiale, les autorités britanniques s'associèrent aux Chemins de fer de l'Etat égyptien pour demander la construction d'un pont tournant ferroviaire, destiné à remplacer le bac qui assurait la jonction entre les réseaux ferrés d'Egypte et de Palestine<sup>100</sup>. Cette requête fut acceptée par la Compagnie, mais pour la durée de la guerre seulement. Achevé en août 1942, ce pont, établi au km 64 (al-Ferdan, quelques kilomètres au sud du premier pont), entravait la navigation des gros navires et était considéré comme représentant un double danger du fait de l'étroitesse du passage laissé par le pont ouvert et du risque de collision avec les piles du pont.

A l'issue de la seconde guerre mondiale, les retards dans l'écoulement des convois engendrés par de nombreux incidents et accidents, rendirent difficile le maintien d'un pont que les nécessités militaires ne justifiaient plus. Une nouvelle querelle opposa alors le Royaume Uni - qui refusa la démolition du pont - à la Compagnie Universelle. Bien qu'un nouvel accident servît de prétexte à cette dernière pour le démonter, le gouvernement égyptien trancha la querelle et exigea, pour des motifs stratégiques, la remise en service du pont. En janvier 1955, l'accident d'un benzinière à ce niveau détruisit en partie ce pont et endommagea les berges à un point tel que le trafic fut immobilisé durant 4 jours - durée nécessaire pour réaliser le dégagement du pont sans enflammer le navire coincé sous l'une de ses travées effondrées. Cependant, 150 navires s'étaient accumulés dans le canal et à ses abords, et il fallut encore cinq jours supplémentaires pour que le trafic soit rétabli normalement. Deux mois auparavant, un nouveau pont ferroviaire répondant aux critères de la Compagnie (le passage libre pour la navigation était de 96 m) avait été mis en service au km 68. Il subsista jusqu'à sa démolition lors des combats de 1967, et aucun pont ne fut plus établi par la suite.

Cette querelle à propos du pont affiche la rivalité qui oppose les partisans des deux types de trafics qui se croisent dans l'isthme de Suez : le trafic maritime Nord-Sud et le trafic terrestre Est-Ouest. La priorité du canal sur la route transversale correspond à la prééminence d'une Compagnie Universelle « privée » sur les autorités égyptiennes, jusqu'à ce que la situation de guerre impose un renversement : le canal doit aussi pouvoir être défendu à l'Est. Pour des raisons stratégiques cette fois, sa traversée s'avère

---

<sup>99</sup> REYMOND P. (1950) : *Le port de Port Saïd*, Mémoires de la Société d'études historiques et géographiques de l'isthme de Suez, Le Caire, Imprimerie du scribe égyptien.

<sup>100</sup> Le chemin de fer de Palestine avait été construit par les Britanniques lors de la première guerre mondiale pour relier Le Caire à la Palestine; il fonctionna jusqu'en 1948.

indispensable pour les Britanniques qui exercent alors un protectorat sur l'Égypte<sup>101</sup>. Depuis la nationalisation de la Compagnie Universelle, l'antinomie est moins prononcée entre l'Organisme du canal et les autorités égyptiennes, puisque celles-ci bénéficient désormais directement du revenu que procure le trafic maritime et ont intérêt à préserver la facilité du transit.

## 2. La traversée du canal : une exigence du traité de paix israélo-égyptien

Depuis les accords de paix israélo-égyptien (1979), le transit d'armées entières n'étant en principe plus un risque, c'est surtout pour développer les relations commerciales, dont l'intensité s'accroît au fur et à mesure que progresse le règlement du conflit israélo-arabe<sup>102</sup>, qu'il devient indispensable d'améliorer les conditions de la traversée du canal. Les accords de Camp David prévoient d'ailleurs, parallèlement à la normalisation des relations entre les deux pays, le développement des échanges commerciaux et incite à la construction d'infrastructures de communications transversales au canal.

Ce traité « engage les parties à rouvrir et à maintenir les routes et voies ferrées entre leurs pays et à considérer de nouvelles liaisons routières et ferroviaires. Les parties accepteront la construction et le maintien d'une autoroute entre l'Égypte, Israël et la Jordanie vers Eilat, garantissant le passage libre et pacifique des personnes, des véhicules et des marchandises entre l'Égypte et la Jordanie, sans préjudice de souveraineté sur la part d'autoroute qui tombe dans son territoire »<sup>103</sup>.

Les progrès techniques ont en partie résolu le problème de la gêne occasionnée à la navigation par un pont, en rendant possible la solution du tunnel. Trois tunnels furent prévus, mais en raison des coûts exorbitants de réalisation de telles infrastructures, un seul fut construit, au nord de Suez, et mis en service en 1983. Son emplacement correspond à la plus grande proximité du Caire et permet, depuis cette ville, d'atteindre les grandes routes du Sinaï. Deux nouveaux ponts sont en cours de construction sur la partie nord du canal, entre Ismaïlia et Port Saïd; ils s'inscrivent cette fois dans la continuité du processus de paix engagé à la suite des accords d'Oslo signés en 1993. L'un est un pont suspendu à 70 m au dessus du canal, destiné au trafic routier, et l'autre est un pont tournant destiné au trafic ferroviaire.

<sup>101</sup> L'occupation militaire de l'Égypte par les troupes britanniques date de 1882; en 1914, la Grande-Bretagne proclame son protectorat sur l'Égypte. L'indépendance est reconnue dès 1922, mais la Grande-Bretagne continue à se réserver la défense, l'entretien des troupes et les Affaires étrangères et garde un contrôle sur l'économie. Elle retire ses troupes de la capitale en 1936, mais son armée reste stationnée sur le canal jusqu'en 1955. cf. *infra* : Chapitre 2.

<sup>102</sup> Ces échanges subissent désormais l'impact négatif de l'échec du processus de Paix engagé à Oslo en 1993.

<sup>103</sup> Traité de Camp David (1979), Annexe III, Article 6, Alinéa 5.



La fonction de carrefour d'al-Qantara (littéralement, *le pont*) est réactivée par la construction de ces ponts. La seule ville à s'étendre de part et d'autre du canal bénéficie en outre de la première gare ferroviaire du Sinaï, reconstruite en même temps que la voie ferrée de Palestine. Ce carrefour routier et ferroviaire est situé à quelques kilomètres au sud du canal d'irrigation al-Salam, acheminant dans le Sinaï l'eau du Nil.

Les flux maritimes et terrestres se croisent donc désormais en deux grands carrefours sur le canal maritime : à al-Qantara au nord d'Ismaïlia, sur l'ancienne route de Palestine, et au niveau du tunnel situé au nord de Suez, qui permet d'accéder aux routes du centre et du sud de la péninsule<sup>104</sup>. Les synapses par lesquelles transitent les flux pourraient être à l'origine d'un espace charnière qui dépasserait l'ancienne frontière du canal.

## B. De la frontière à la charnière

La région du canal est un espace carrefour tant à l'échelle mondiale qu'à l'échelle régionale entre l'Égypte et le Proche-Orient; en effet, le canal est traversé par des flux Nord-Sud (mer Méditerranée - mer Rouge), mais aussi par des flux Est-Ouest utilisant l'isthme de Suez pour le passage entre deux continents, l'Afrique et l'Asie.

Le projet d'aménagement régional conçu après la guerre, en 1976, invitait déjà au dépassement de la frontière que représentait le canal maritime :

Cette frontière est alors considérée comme une limite « séparant l'espace reconnu (c'est-à-dire approprié, organisé et soumis à la loi) de l'espace inconnu ou plus exactement à inventer en vue du processus d'appropriation, espace qui dans l'immédiat est affecté des valeurs à la fois positives et négatives des fronts pionniers : un espace dangereux mais supposé riche d'opportunités. La frontière serait donc à la fois stimulant et défi spatial » (BETHEMONT J., 1993).

L'objectif final de la stratégie de développement de la région du canal de Suez est le « développement continu du Sinaï basé sur les supports que constituent Ismaïlia et Suez et leurs villes satellites » (*Suez Canal Regional Plan*, 1976, p. 44). Dès la récupération du Sinaï en 1982, le gouvernement égyptien avait décidé de se le réapproprier par un peuplement massif. L'idée du glacis défensif avait laissé place à une nouvelle stratégie<sup>105</sup>. Le front pionnier pouvait alors progresser vers l'Est. Cette option est confirmée par les schémas directeurs des trois métropoles révisés au début des années 1990 : ils préconisent, en effet, à partir des « têtes de pont » que constituent les villes du canal, une avancée du front pionnier sur la rive orientale en direction des villes du Sinaï (al-Arich au Nord et Charm-al-Cheikh au Sud). Les villes du canal apparaissent comme la base avancée d'une conquête pionnière vers le Sinaï et le Levant, comme des relais entre l'arrière-pays et le nouvel espace à s'approprier.

<sup>104</sup> Le développement des infrastructures transversales au canal maritime constitue un thème majeur des projets d'aménagement régional. cf. *infra* : Chapitre 3, III.

<sup>105</sup> Les limites au déploiement de l'armée dans le Sinaï, imposées par accords de Camp David, incitèrent les autorités égyptiennes à privilégier une stratégie défensive par occupation et appropriation de l'espace.

Il faut néanmoins attendre le milieu des années 1990 pour que le discours officiel se traduise en actes. La difficulté à démarrer les projets sur la rive orientale du canal prouve que celui-ci reste une frontière symbolique. Les hésitations révèlent une part de symbolique - la crainte de construire sur un espace exposé en priorité à une éventuelle attaque et que l'armée ne peut défendre complètement, puisque son déploiement est limité - et une part de technique - transfert de l'eau, des populations et problème technique de la traversée, que seuls d'énormes investissements peuvent résoudre.

Le canal constitue ainsi une zone charnière du territoire égyptien entre la vallée du Nil et l'espace du Sinaï qui reste à conquérir. Les villes du canal sont les supports de la conquête de la péninsule, mais la diffusion passe aussi et surtout par l'organisation renforcée d'espaces carrefours, les synapses, qui permettent le passage des axes de diffusion. La revitalisation des synapses, ces lieux de connexion, portes d'accès à la péninsule et donc au Levant, est confirmée par les nouveaux projets de routes transversales accompagnant le processus de paix au Proche-Orient à partir de 1993. Les synapses deviennent alors des sites chargés d'espoir de développement dans lesquels les investissements publics sont concentrés. Le carrefour d'al-Qantara a ainsi été choisi pour localiser une nouvelle cité et une zone industrielle sur la rive orientale du canal. Le développement de ce carrefour permet de raccorder tout le nord-ouest du Sinaï à la région du canal :

- à Port Saïd dans un premier temps, car les infrastructures et équipements localisés à al-Qantara Est créent une continuité avec les projets d'expansion de la ville de Port Saïd à l'est du canal maritime, en direction du sud (un nouveau port et une vaste zone franche internationale y sont en cours d'aménagement).
- à l'espace agricole le long du canal de la Paix et des zones cultivées du gouvernorat d'Ismaïlia, et, par là même, au cœur de l'Égypte.

Ainsi, le front avance vers l'Est, mais plus que d'un front linéaire, il s'agit d'une avancée le long des axes principaux qui le relie à l'arrière-pays et qui laisse, entre ces axes, des interstices non transformés.

Si les isthmes, comme les détroits, sont à double sens, l'un des deux sens l'emporte souvent. Cependant, les renversements de hiérarchie ne sont pas rares. Dans l'isthme de Suez, il semble que l'on assiste au passage d'une suprématie des échanges longitudinaux (flux internationaux Nord-Sud) à un regain d'intérêt pour des échanges transversaux (intra-régionaux, nationaux mais aussi internationaux).

### **C. Les villes du canal, relais de l'économie mondiale**

L'effort porté à la valorisation des échanges transversaux au canal de Suez ne signifie pas pour autant la réduction de l'intérêt accordé aux échanges internationaux à partir des villes du canal. La région du canal de Suez entretient en effet des rapports avec



des réseaux qui enserrant l'espace régional dans des logiques nationale, macro-régionale et mondiale (FERRAS R., 1995, p. 200).

Voie maritime interocéanique, le canal met en contact le territoire national avec les nations des navires qui y transitent. Ses villes, grâce à leurs fonctions commerciales et internationales, sont en contact direct avec l'économie mondiale. Elles représentent donc des synapses qui articulent l'espace local et le système-monde. Chacune des trois principales villes du canal tend à redevenir une interface privilégiée entre les acteurs de l'économie mondiale et les acteurs locaux qui leur offrent des services. Les élites locales, armateurs, marchands, agents de l'import-export qui prolifèrent après l'*infitâh*, assurent un rôle de relais entre les économies locale et internationale. Port Saïd, déclarée ville franche en 1975, apparaît plus particulièrement comme une porte ouverte de l'Égypte sur le monde.

Toutefois, si le canal s'intègre naturellement aux échanges mondiaux, il n'est pas certain que ce soit le cas pour l'espace à travers lequel circule ce trafic. Si le creusement du canal de Suez a bien été à l'origine de la fondation d'une nouvelle région autour des trois villes chargées d'assurer les services aux navires en transit<sup>106</sup>, les effets qui en sont retirés localement ne sont pas apparemment à la hauteur de l'importance du flux considérable qui emprunte le canal maritime. Dans quelle mesure ce flux participe-t-il au développement du territoire régional ? Ne fait-il que traverser l'espace égyptien ? Toute l'ambiguïté du canal est là : les grands flux marchands de l'économie mondiale le traversent et ses habitants, depuis les rives, assistent au défilé en espérant des retombées incertaines.

Cette vision correspond à une certaine réalité de la situation actuelle; mais, trop simpliste, elle nie le fait que, depuis leur fondation, ces villes prennent justement leur essor des activités maritimes. Déjà, en 1948, A. Siegfried exprimait la déception des Égyptiens quant aux bénéfices limités engendrés localement par le canal de Suez :

« Dans cette grande œuvre, géographiquement égyptienne, quelle est leur œuvre ? L'administration de l'entreprise est française, les actions sont entre des mains françaises et anglaises ; les bénéfices considérables de l'entreprise passent en quelque sorte à côté du pays, d'autant plus que celui-ci n'est pas redevenu l'entrepôt de l'Orient, que le transit traverse l'isthme, dédaigneux, sans presque rien laisser de son passage, et cependant l'Égypte y a perdu quelque chose de son indépendance, puisque le canal a fait d'elle un des points névralgiques dont les puissants n'admettent pas de se désintéresser » (SIEGFRIED A., 1948, p. 145).

L'auteur évoque un rapport de domination entre des centres éloignés qui commandent et bénéficient du transit par le canal et un espace dont le peuple égyptien se sent dépossédé. Les relations développées entre les villes du canal et un centre lointain (Londres à l'époque) étaient alors plus intenses qu'entre elles et le territoire national et l'influence des puissances coloniales relayée par celle de la Compagnie Universelle exacerbait alors le problème.

<sup>106</sup> Sur les limites de l'effet structurant des transports, voir *infra* : Chapitre 3 II. et IV.

Un demi-siècle plus tard, la question du bénéfice retiré par l'Égypte, et plus particulièrement par la région, du trafic international, reste posée. Si la présence de fonctions liées au transit maritime a été mise en évidence, l'effet d'entraînement sur l'économie régionale reste faible. Les activités liées au transit international dans les villes du canal ne rejaillissent pas systématiquement sur le développement global de la région.

En revanche, les dynamiques spatiales à l'œuvre montrent la persistance du caractère stratégique du canal de Suez pour les grandes puissances qui financent son développement et s'efforcent de maintenir une certaine influence sur son espace. Dans ce contexte, les villes du canal conservent seulement une part de leur rôle de relais de l'économie internationale, mais leur situation de dépendance vis-à-vis de centres éloignés les empêche de faire profiter la région de toutes les conséquences du transit international dont elles pourraient tirer profit. Les villes du canal ne sont donc pas véritablement partie prenante d'un système d'échanges mondial, elles constituent plutôt des relais techniques entre les économies mondiale et nationale.

\* \* \*

La structure de la région du canal de Suez est largement déterminée par l'origine exogène des trois villes, dédiées au service du canal, fondées lors du creusement du canal par des Français. Les fonctions internationales de ces villes, associées aux conditions de la situation, ont créé une « zone du canal » qui s'apparentait à une enclave tournée vers le large et relativement indépendante du centre du territoire national jusqu'à la nationalisation de la Compagnie Universelle du canal en 1956. Progressivement, cet espace s'est organisé pour devenir une région formée autour de trois grands pôles urbains spécialisés, relativement bien intégrée à l'espace nilotique, et qui commence à s'étendre sur la rive orientale du canal, dans le Sinaï. Ainsi, la région passe-t-elle du rôle de « comptoir » déconnecté du territoire national et intégré dans l'espace monde, à celui de région charnière entre le cœur du territoire national et l'une de ses marges les plus exposées aux conflits militaires. Les dynamiques spatiales initiées par la volonté des autorités locales attribuent à la région une fonction supplémentaire : celle de relais entre l'économie égyptienne et le système-monde tel qu'il se présente aujourd'hui.



## Chapitre 2

### LE CANAL, UN CARREFOUR STRATEGIQUE,

#### UNE RENTE A PRESERVER

La maîtrise de la mer est l'un des fondements de la puissance des Nations. Le canal de Suez constitue l'un des verrous qui commandent la circulation maritime interocéanique, c'est un point de passage stratégique, non « par nature » mais par la valeur de sa position à certains moments. La zone du canal a ainsi acquis une position particulière dans un système de relations internationales au sein duquel elle représente un enjeu qui a pu, ou peut encore, être de première importance.

L'histoire du canal permet de dégager les fondements économiques et géopolitiques qui font de lui un enjeu international. Devenue un espace de transit dans l'économie mondiale en expansion au cours du XIXe siècle, la zone du canal de Suez en subit les répercussions depuis lors, à la fois du fait de son statut particulier et du rôle de carrefour et de « frontière » qu'a joué le canal. Aujourd'hui, le canal fournit une rente considérable en devises et représente une voie de passage stratégique pour l'approvisionnement en pétrole et les acheminements rapides de navires militaires vers la région instable du Proche-Orient et du golfe Persique. Toutefois, la mutation qu'ont connu les transports maritimes à partir des années 1970 et la fermeture prolongée de la voie d'eau de 1967 à 1974 sont en mesure d'amoindrir son importance.

Le canal n'en a pas moins placé l'Egypte au centre des préoccupations de plusieurs puissances internationales décidées à garantir la sécurité des routes maritimes par des moyens militaires, diplomatiques ou financiers. L'analyse des interventions politiques et militaires qui ont visé le canal, tout comme celle de son instrumentalisation, indique la place qu'il occupe au plan international dans l'histoire récente. L'évolution du trafic et des revenus du canal rend par ailleurs compte de son insertion dans des circuits économiques mondiaux complexes et exprime l'enjeu qu'il constitue aussi bien pour

l'économie locale qu'internationale. L'espace-enjeu du canal de Suez fonctionne en partie par et pour des échanges extérieurs. Il est à la fois carrefour international et frontière au sein du territoire national, susceptible d'être mal intégré, mais « voué », si l'on en croit du moins les politiques d'aménagement du territoire, à transmuier cette situation, en devenant un espace charnière. Cette transformation suppose que le canal demeure attractif.

Cerner les conséquences de la position stratégique du canal quant à l'intégration relative de la zone à l'espace égyptien et au système économique mondial constituent un préalable pour comprendre le rôle des acteurs internationaux dans l'organisation régionale et la place allouée à la fonction portuaire et internationale dans les politiques d'aménagement régional.

## **I. LE CANAL, UN INSTRUMENT DE LA DOMINATION IMPERIALISTE QUI PLACE L'EGYPTE AU CŒUR DES RELATIONS INTERNATIONALES**

Par son importance économique, politique et géopolitique, le canal de Suez est, depuis sa création, au centre des relations internationales de l'Égypte. A la fin du siècle dernier, il se trouve être à l'origine de l'assujettissement financier de l'État, prélude à l'établissement du protectorat anglais. Après la nationalisation de la Compagnie Universelle du canal par Nasser en 1956, il devint le symbole de l'indépendance reconquise. Retracer l'épopée de la maîtrise de cette nouvelle route vers l'Orient et repérer les enjeux économiques que traduisent la composition du trafic et son utilisation à des fins politiques nous permet de situer le canal dans le système des relations internationales. Ce détour s'impose pour comprendre la place qu'occupe actuellement le canal de Suez dans l'économie des transports et les rapports de force géopolitiques.

### **A. Aléas d'une position de carrefour international : les enjeux de l'établissement d'une route maritime directe vers l'Orient**

A l'ouverture du canal du Suez en 1869, la zone traversée par le canal se trouve au croisement de deux grands flux : le flux composé du transit traditionnel Est-Ouest des caravanes reliant l'Afrique et l'Asie et le flux maritime Nord-Sud qui relie, via la Méditerranée et la mer Rouge, les océans Atlantique et Indien et, donc, la vieille Europe à ses nouvelles colonies de l'Afrique de l'Est et de l'Asie (péninsule indienne, Extrême-Orient). C'est en vertu de sa position sur la route des Indes que le canal fut creusé et que ses villes furent fondées. Cette position centrale dans le réseau des communications mondiales, restée inchangée depuis, est d'abord due à la nature propre de l'isthme de Suez, prolongé vers l'Est par la péninsule du Sinaï : il met en contact deux mers et deux continents, l'Afrique et l'Asie. Pour les Européens, il représente essentiellement la porte ouvrant la route des Indes.



### 1. De l'isthme au détroit artificiel : les conditions géographiques d'un carrefour

La mer Méditerranée et la mer Rouge ne formaient autrefois qu'une seule mer. Le golfe et le détroit qui les unissaient à l'emplacement actuel de l'isthme de Suez et du delta du Nil ont été comblés par l'effet conjugué de sédiments apportés par la branche orientale du Nil et du soulèvement du socle méditerranéen. Le socle de l'isthme de Suez, à la jonction entre le delta du Nil et le nord du plateau incliné du Sinaï<sup>1</sup>, a alors émergé. Sa constitution en témoigne : il est peu épais et composé de sédiments assez récents des deux mers et du Nil. Dans l'Égypte ancienne, la mer Rouge pénétrait encore jusqu'aux lacs Amers par un golfe profond d'une soixantaine de kilomètres, puis les lacs se trouvèrent peu à peu isolés après la formation d'une barre (le seuil de Chaloufa). A l'époque du percement du canal, en 1860, l'ingénieur Linant Bey pouvait encore observer, coïncidant avec les grandes marées, une avancée de quinze kilomètres de la mer Rouge dans la baie de Suez.

L'étroitesse du passage séparant les deux mers (162 km de canal les réunit aujourd'hui) a, semble-t-il, toujours valu à l'isthme, puis *a fortiori* au canal, une position de carrefour sur les grandes routes terrestres et maritimes.

Trois routes anciennes convergeaient de l'Ouest vers l'isthme de Suez (cf. Fig. 17). La plus ancienne semble avoir été celle qui longeait la branche pélusiaque du Nil, puis la côte méditerranéenne jusqu'en Syrie. On la retrouve aujourd'hui dans la route qui relie le delta (Zagazig) à al-Arich, Gaza et Israël en traversant le canal au niveau d'al-Qantara. Une deuxième route arrivait du delta au niveau des lacs Amers pour bifurquer vers le Sud et rejoindre la troisième route qui, en provenance de Memphis<sup>2</sup>, se partageait en deux routes vers l'Est, l'une dirigée vers la Palestine en coupant droit à travers le Sinaï, la seconde obliquant au Sud vers l'Arabie.

Les voies romaines suivaient à peu de choses près le même tracé. La route littorale reliait le delta du Nil aux ports de Palestine. Une piste désertique située au sud de celle-ci traversait le Sinaï pour rejoindre l'axe Sud-Nord Eilat-Damas. Plus au sud encore, la route des pèlerins reliait en droite ligne les fonds des golfes de Suez et d'Aqaba, alors qu'une autre route rejoignait les mêmes points en décrivant une large boucle vers le Sud par Sainte-Catherine. Les Romains aménagèrent aussi une route nord-sud reliant directement Péluse (à l'Est de l'actuelle Port Saïd) au port de Clysma sur la mer Rouge (ancienne Suez).

<sup>1</sup> Le Sinaï constitue un horst entre deux fossés tectoniques appartenant au système de failles qui s'étendent jusqu'aux grands lacs d'Afrique. Le plateau actuel du Sinaï s'est surélevé, selon un plan incliné Sud-Nord, tandis que s'affaissaient les côtés qui ont formé les golfes de Suez et d'Aqaba au cours du Tertiaire et Quaternaire. WEILL R. (1908).

<sup>2</sup> L'ancienne capitale de l'Égypte, située à une trentaine de kilomètres au sud du Caire actuel.





Ils répondaient ainsi au besoin stratégique de déplacer les légions romaines chargées de veiller à la sécurité des marches orientales<sup>3</sup> ainsi qu'à l'accroissement des relations commerciales entre les pays méditerranéens et les rivages de la mer Rouge et de l'océan Indien. Ces échanges s'inscrivent alors dans le cadre plus large encore des échanges entre l'Orient lointain et l'Occident (cf. Fig. 17 b.)

A travers l'isthme défilaient les marchandises, mais aussi les pèlerins vers Sainte-Catherine et la Mecque, ainsi que les armées. Après la conquête arabe, les troupes du Calife Omar envahirent l'Égypte par ces routes depuis la Palestine : le souverain de Damas régnait sur l'Égypte et les récoltes céréalières s'écoulaient non plus vers Byzance mais vers la Mecque, revitalisant ainsi le rôle de Suez comme port d'exportation. Du VII<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle, l'isthme, entre le Nil et la Palestine ou l'Arabie, fut au cœur des conquêtes religieuses et militaires : les armées traversèrent le Sinaï et l'isthme « d'Est en Ouest quand le centre de gravité des dominateurs se situa dans les pays orientaux, d'Ouest en Est quand les détenteurs égyptiens du pouvoir purent s'emparer de la côte palestino-syrienne »<sup>4</sup>. Mohamed Ali enfin, obtenant en 1805, du Sultan de Constantinople, le titre héréditaire de Pacha et la gestion de la province d'Égypte, franchit le Sinaï en 1831, conquiert la Syrie et menaça l'Anatolie. Il chercha alors à améliorer les communications avec les puissances occidentales. L'Angleterre, puis la France, furent ainsi autorisées à mettre en service une malle-poste reliant Bombay à Londres via Suez, Le Caire et Alexandrie.

Dès lors, la situation de l'isthme entre deux mers suscita un intérêt renouvelé pour les nations des continents éloignés. Fernand Braudel a montré que la Méditerranée était avant tout un système de circulation, un « espace-mouvement »<sup>5</sup>. L'isthme de Suez se trouve au débouché presque réalisé de ce système de circulation avec la mer Rouge. Deux flux s'y croisaient déjà depuis longtemps : celui, transversal et terrestre, du commerce et des migrations arabes, et celui Nord-Sud et maritime, qui lie l'Europe à l'Orient lointain, animé d'abord par Venise (du XIV<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle). S'étant adjugé la plus grosse part du commerce des épices en provenance de l'océan Indien et imposé comme revendeur de ces denrées précieuses à l'Occident, la cité des Doges veillait à tenir fermement la route de l'Orient à laquelle elle devait sa richesse et son pouvoir.

Après son déclin, d'autres centres de l'économie-monde<sup>6</sup> eurent la même obsession qui consistait à conserver à tout prix la maîtrise des routes précieuses vers l'Orient (celle de l'isthme et la route maritime du Cap de Bonne Espérance, découverte en 1498 par Vasco de Gama, puis la voie « royale » du canal de Suez).

<sup>3</sup> SERVIN A. (1947) : « Kantarah, aperçus historiques », *Bulletin de la Société d'Etudes Historiques et Géographiques de l'Isthme de Suez*, tome I, p. 60.

<sup>4</sup> ROTHENBERG H., HELFRIED W. (1979) : *Le Sinaï*, Berne, Kummerly & Frey Vilo, p. 225. Les Croisés furent arrêtés à cinq reprises dans leur marche vers l'Égypte. Lors de la période ottomane (qui débute en 1517 en Égypte), l'isthme et le Sinaï sont transformés en champs de bataille, par exemple lors de la conquête du Caire ou au moment des affrontements entre l'armée de Bonaparte occupant l'Égypte (1899) et celle de la Sublime Porte.

<sup>5</sup> BRAUDEL F. (1985) : *La Méditerranée, l'espace et l'histoire*, Champs-Flammarion, 223 p.

<sup>6</sup> Le canal de Suez est positionné dans le système de l'économie-monde plus bas dans ce chapitre, cf. *infra* : I. C.

L'isthme, cette « langue de terre plus ou moins étroite, plus ou moins accidentée, réunissant deux terres et séparant deux mers »<sup>7</sup>, est une configuration géographique qui place un territoire au cœur d'échanges multiples. Lorsque l'isthme est ouvert par un canal maritime, il sépare deux terres et réunit deux mers. Les flux maritimes deviennent prioritaires. A partir de 1869, l'Afrique et l'Asie sont séparées par le canal de Suez, tandis que la mer Rouge et la Méditerranée mêlent leurs eaux : le passage maritime est privilégié tandis que l'isthme se transforme en un détroit artificiel. Cette réorientation des flux exprime l'avènement des puissances coloniales européennes dans la région. L'isthme devient plus que jamais une synapse dans le système des communications, le lieu où se croisent les flux.

De même que « tenir un isthme est une préoccupation stratégique », « les détroits ont eu et conservent une importance stratégique comme lieux de passage maritime obligé, faciles à fermer en pratique; et, pour les plus étroits, comme lieux de traversée perpendiculaire : on se bat *pour* les détroits et *dans* les détroits (Dardanelles...). Ils fixent des villes, soit comme points de jonction des relations terrestres transverses (Calais-Douvres), soit pour en tenir les extrémités lorsqu'ils sont allongés (Tanger et Ceuta), soit pour en assurer la domination stratégique (Gibraltar, Singapour...) » (BRUNET R., 1990, p. 156).

Dans la zone du canal, al-Qantara Est et Ouest appartiennent à la première catégorie de villes décrite par Brunet (points de jonction des relations terrestres), tandis que Port Saïd et Suez se rattachent simultanément à la deuxième et troisième catégorie (contrôle de l'accès au canal).

Du détroit de Gibraltar au canal de Suez, la mer Méditerranée devient une mer ouverte qui met en communication directe les puissances européennes et l'Orient. Cette ouverture intervient alors que la mer intérieure était considérée jusqu'alors comme une barrière liquide qui divisait les peuples. Bernard Lepetit<sup>8</sup> a montré comment cette perception, révélée par les travaux des géographes de la fin du XVIIIe et ceux du XIXe siècles, succédait à l'idée d'une unité originelle de la Méditerranée. Cet espace morcelé suscita alors des études et projets politiques et géopolitiques visant à utiliser sa position centrale entre les trois vieux continents, pour en faire un ensemble régional remédiant à la discordance entre l'unité biologique vérifiée et la diversité humaine entre ses rives. Les projets d'unification soutenus par Fourier et Chevalier<sup>9</sup> établissaient la Méditerranée comme le centre d'un système politique. Appuyés sur l'idée que le développement technique et économique fournirait des solutions à de nombreux problèmes, leurs projets servirent par la suite « l'impérialisme militaro-scientifique »; mais ils se traduisirent auparavant par le déploiement de réseaux de circulation au centre desquels on trouve le canal de Suez. Dès lors, ce dernier ne cessera d'attirer les

<sup>7</sup> Selon la définition de H. Théry dans BRUNET R. (et al.) (1993) : *Les mots de la géographie*, Reclus/La Documentation Française, p. 285.

<sup>8</sup> LEPETIT B. (1996) : « La Méditerranée au XVIIIe et XIXe siècle », Conférence au Centre d'Etudes et de Documentation Economique et Juridique, Le Caire, janvier.

<sup>9</sup> FOURIER Ch. : *Préface historique à la Description de l'Egypte* et CHEVALIER M. (1832) : *Religion saint-simoniennne. Politique industrielle. Système de la Méditerranée*, Paris, Le Globe, 57 p. La vision de ce dernier est explicitée brièvement ci-dessous et plus précisément dans la 3e partie (cf. *infra* : IIIème Partie, Chapitre 8).



convoitises de différentes puissances qui, de batailles diplomatiques en offensives militaires, tenteront de s'en assurer la maîtrise. Ernest Renan ne s'y était pas trompé quand il s'adressait à De Lesseps, fondateur de la Compagnie Universelle du canal maritime de Suez, en ces termes :

« 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 »<sup>10</sup>.

## 2. De l'utopie des communications à la quête du pouvoir par la maîtrise des voies maritimes

Des idéaux saint-simoniens aux rivalités franco-britanniques autour du rétablissement de la route des Indes par le Levant, l'utopie universaliste cède finalement le pas à une concurrence acharnée pour une maîtrise totale de cette route par une puissance dominante. Mais établir cette maîtrise signifie simultanément compromettre la souveraineté de l'Égypte sur le canal. Pour les Français comme pour les Anglais, la question était d'ordre « interne ». Les savants de l'Expédition d'Égypte de Bonaparte, les premiers chargés d'effectuer des relevés de terrain, ne cachaient pas leurs aspirations : le préfacier de la Description n'appela-t-il pas à la transformation de la Méditerranée en mer française, rêvant de « l'influence qu'une colonie française aussi favorablement située exercerait sur l'état des contrées voisines »<sup>11</sup> ?

Les Saint-Simoniens furent les seuls à associer la question du creusement du canal de Suez à celle du développement de l'Égypte. Dans leur idéologie des communications, le Canal des Deux Mers représente un « instrument et [un] symbole de modernité et d'universalité »<sup>12</sup>. Ils considèrent en effet que les communications ouvrent la voie à une Association universelle de l'Humanité destinée, selon eux, à *administrer* la planète en lieu et place de l'État tutélaire qui la *gouverne*, accordant une fonction organisatrice déterminante aux « réseaux spirituels » ou de crédit et aux « réseaux matériels » ou de communication. L'Association Universelle doit commencer par la formation d'un *système méditerranéen*, qu'a théorisé Michel Chevalier<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> Discours à l'Académie, le 23 avril 1885, cité par dans SIEGFRIED A. (1948) : *Suez, Panama et les routes maritimes mondiales*, Paris, Armand Colin, p. 11.

<sup>11</sup> D'après REGNIER Ph. (1989) : *Les Saint-Simoniens en Égypte 1833-1851*, Le Caire, A. F. Abdelnour, p. 14.

<sup>12</sup> REGNIER Ph. (1989), *op. cit.*, p. 146. Au sujet de l'idéologie saint-simonienne de la communication appliquée au canal de Suez, cf. III<sup>ème</sup> Partie, Chapitre 8, I.

<sup>13</sup> CHEVALIER M. (1832), *op. cit.* A propos de l'idéologie des communications - qui est à l'origine d'une représentation toujours vivace, qui confère aux isthmes une propension à attirer de grands projets de développement -, cf. *infra* : III<sup>ème</sup> Partie, Chapitre 8.

« Le saint-simonisme (...) symbolise l'esprit d'entreprise de la seconde moitié du XIXe siècle. L'idéologie rédemtrice des réseaux, créateurs du lien universel, légitime le positivisme gestionnaire. Les nouveaux entrepreneurs de l'industrialisme jettent les bases de l'espace réticulaire international en créant des compagnies de chemin de fer et de lignes maritimes, en fondant des établissements de crédit et en perçant les canaux interocéaniques »<sup>14</sup>.

Ces réseaux s'inscrivent pour partie dans le désir d'un lien universel entre l'Orient et l'Occident - la démocratie devient en outre, dans la pensée saint-simonienne, dépendante du développement industriel -, mais cet idéal ne suffit pas à masquer l'autre aspect de l'intérêt croissant porté au développement des voies de communication : la puissance qu'elles confèrent à celui qui les commande. Michel Chevalier lui-même, s'il critique les sociétés modernes, n'est pas exempt de soupçons quand il considère que le monde marcherait vers une « polarité universelle »<sup>15</sup> et que la France serait le pays, excepté l'Angleterre, où il serait le plus aisé de communiquer l'impulsion du centre jusqu'à l'extrême circonférence. Fournel, l'ingénieur sur lequel comptait Infantin, le « chef » des Saint-Simoniens, pour mener l'expédition, avait lui-même caractérisé le canal d'« œuvre européenne ». Infantin, quant à lui, critiquait le « caractère trop égoïste, trop purement national » de Mohamed Ali qui refusait le projet du canal tout en acceptant celui du barrage sur le Nil. Ainsi, les Saint-Simoniens oublièrent-ils rapidement leurs idéaux au moment de prendre en considération les intérêts immédiats du développement égyptien. D'autre part, leur conception « trop française de l'universalité » (d'après l'expression de Ph. Régner) ne les poussait pas à envisager la question de la souveraineté égyptienne qui se posait pourtant du côté de Mohamed Ali.

Les Saint-Simoniens fondèrent la *Société d'Etudes du Canal de Suez* en 1846, prenant soin d'y associer des personnalités de différentes nationalités (Anglais, Autrichiens, Prussiens) pour assurer son caractère universel<sup>16</sup>. S'ils ne représentaient aucun Etat, les Saint-Simoniens suscitèrent néanmoins la méfiance des souverains égyptiens, méfiance attisée par les rivalités franco-anglaises (l'Angleterre obtint du Vice-Roi Abbas la concession pour un chemin de fer qu'avait refusée jusque-là le souverain Mohamed Ali). Le prétexte du choix du tracé du canal permit par la suite au Vice-Roi Saïd d'évincer les Saint-Simoniens. En effet, les relevés du niveau des deux mers effectués par leurs ingénieurs remit en cause le tracé direct initialement choisi par Linant de Bellefonds à partir des relevés effectués lors de l'Expédition de Bonaparte<sup>17</sup>. Le temps qu'ils reprennent les études pour un tracé indirect, dont le coût et les contraintes techniques auraient été considérables, ils furent mis à l'écart par le Vice-Roi

<sup>14</sup> MATTELARD A (1995) : « Une éternelle promesse : les paradis de la communication », *Le Monde Diplomatique*, Novembre, pp. 4-5.

<sup>15</sup> CHEVALIER M. (1832), *op. cit.*, p. 133.

<sup>16</sup> Cette société siégeant à Paris fut fondée par Infantin, Arlès-Dufour (le plus grand industriel lyonnais de l'époque) et les trois frères Talabot, tous Saint-Simoniens, associés à Stephenson (ingénieur anglais) et Negrelli (autrichien). Elle recueillit vite les souscriptions (Chambres de Commerce de Lyon et de Marseille, Lloyd autrichien, Commune de Trieste, Société industrielle de Dresde...).

<sup>17</sup> Ces relevés indiquaient une différence de niveau entre les deux mers et Linant de Bellefonds avait imaginé que le flux différentiel engendré par cette différence formerait un courant qui creuserait le débouché du canal en Méditerranée et permettrait l'établissement d'un nouveau port de rade en Méditerranée.



Saïd Pacha qui accorda à son ami de Lesseps - ambassadeur de la *Société d'Etudes du canal* - la concession pour un canal au tracé direct.

Si le tracé direct fut choisi en toute souveraineté par Saïd Pacha, Arlès-Dufour, l'un des fondateurs de la *Société d'Etudes* du canal qui avait exposé le projet à de Lesseps, considère différemment le désaccord à l'origine du refus du Vice-Roi :

« L'affaire n'est pas une affaire égyptienne, ou turque seulement, comme le prétend M. de Lesseps : elle est surtout européenne, et même universelle, et la société qui l'exécutera sera certainement l'expression de la volonté des puissances que cette œuvre intéresse, elle ne sera pas le résultat du caprice ou de la bienveillance de Saïd Pacha pour tel ou tel de ses amis »<sup>18</sup>.

Enfantin aurait eu le tort de prendre la question du canal « par le mauvais bout », c'est-à-dire « par ce qui est étranger à l'Égypte »<sup>19</sup>. Or, au même moment, les puissances européennes entrent en compétition pour s'ouvrir une voie directe et « vitale » vers les marchés d'Orient, où sont situées leurs colonies et où les affaires s'annoncent florissantes.

Les victoires maritimes permettent d'étendre la puissance d'un Etat et l'Angleterre a su tirer parti de cette possibilité de manière exemplaire en s'assurant la domination des principales « portes de la Méditerranée » et en s'ouvrant ainsi une voie privilégiée vers l'Orient. Le rappel de sa stratégie de « conquête » de la mer Méditerranée permet de situer l'isthme, puis le canal de Suez, comme un maillon essentiel de la chaîne des espaces contrôlés par Londres pour assurer sa domination maritime.

« Au début du XVIIIe siècle, la primauté de l'Angleterre s'annonce par un coup de maître ; au cours de la guerre de succession d'Espagne, l'Amiral anglais George Rooke s'est emparé, par surprise, de Gibraltar, le 25 août 1704 ; les Français et les Espagnols essaieront en vain de reprendre la place en 1704, en 1727, en 1779, en 1782 (...). Un destin est scellé : les Anglais sont aujourd'hui encore à Gibraltar. Ils sont ainsi depuis plus de deux siècles les portiers de la mer Intérieure devenue, au XVIIIe siècle, un lac gardé à l'ouest et, depuis le XVIIe siècle, sans issue facile du côté du Levant. (...) Le Levant, c'est la route la plus courte de l'Europe aux Indes, la route par excellence des nouvelles rapides, des décisions et des ordres. En outre, avec le commerce du café, la mer Rouge s'est animée à nouveau et Alexandrie redevient un port fréquenté, comme au temps des épices et du poivre »<sup>20</sup>.

Dans la course à la route directe vers l'Orient, le verrou du Levant, tenu par l'empire turc, restait à conquérir. La France s'était impliquée dans le projet de percement du canal de Suez dès l'expédition Bonaparte<sup>21</sup>. Les Anglais (notamment la Compagnie des Indes Orientales), s'opposèrent rapidement au projet français de percement d'un canal maritime. Cette opposition participe de plusieurs raisons :

<sup>18</sup> Arlès-Dufour à Negrelli qui s'engage aux côtés de Lesseps, cité par Ph. REGNIER (1989), *op. cit.*, p. 154.

<sup>19</sup> Linant de Bellefonds à Lambert en 1855, cité par Ph. REGNIER (1989), *op. cit.*, p. 154.

<sup>20</sup> BRAUDEL F. (1985), *op. cit.*, pp. 183-184.

<sup>21</sup> Entre 1798 et 1802, l'ingénieur J.M. Lepère fut chargé, avec d'autres savants, d'étudier ses conditions de faisabilité.

D'abord, « Mohamed Ali en tirerait de nouvelles richesses et en profiterait pour développer une marine sur la mer Rouge ; moyennant quoi, la communauté de religion lui alliant les Pachas des ports, il serait en mesure de s'emparer de la route des Indes, voire de soulever les peuples colonisés »<sup>22</sup>. Mais ce que craint aussi l'Angleterre, « c'est que la Méditerranée ne s'ouvre vers l'Océan Indien à ses rivaux et concurrents, des plus grands (la France en tête) jusqu'aux plus modestes (Gênes ou Venise) ou aux plus mal placés, comme la Russie qui, elle aussi, est attirée par le mirage et la réalité des Indes » (BRAUDEL F., 1985, p. 184-185).

Entreprendre le creusement du canal de Suez constituait un acte éminemment politique. Aussi, les Anglais mirent-ils tous leurs efforts dans la construction d'une ligne de chemin de fer entre Le Caire et Suez, qui devait, selon eux, rendre inutile le percement d'un canal contrôlé par des Français. Soucieux de tenir l'Égypte à l'écart des convoitises trop affichées des deux puissances coloniales, Mohamed Ali s'efforça de prétexter l'un pour refuser l'autre. Les Anglais finirent néanmoins par obtenir en 1851, du Pacha Abbas Ier, la concession pour une ligne de chemin de fer reliant Alexandrie à Suez; ce qui n'empêcha pas les Français d'obtenir celle du canal de Suez, du fait de Saïd Pacha qui signa la concession en 1854 avec son ami de Lesseps. Le chemin de fer Alexandrie-Le Caire-Suez, achevé en 1858, perdit ainsi son avantage exclusif sur la route des Indes dès 1869, date de l'inauguration du canal de Suez.

L'Angleterre va alors tout tenter pour s'emparer du canal. Elle y parvient finalement en rachetant en 1875 les actions de Suez que possédait Saïd Pacha, puis en occupant l'Égypte en 1882 et en y établissant son protectorat<sup>23</sup>. C'est l'aboutissement d'une stratégie précise : tout au long du siècle, la Couronne avait entrepris de baliser sa route privilégiée, en commençant par s'emparer de l'île de Malte en 1800 :

« Malgré sa médiocre étendue, [l'île de Malte] assurait (autre Gibraltar) la domination anglaise dans le milieu même de la mer. Plus tard, l'installation des Anglais à Chypre (1878), et en Égypte (1882), compléta la mainmise de Londres, la route des Indes était dès lors tenue de bout en bout et la "pax britannica" s'imposait lourdement à la Méditerranée (...). L'Égypte n'est qu'un pion sur l'échiquier de la Méditerranée » (BRAUDEL F., 1985, p. 185).

Le canal de Suez matérialise ce pion. Envolées les utopies saint-simoniennes! La nécessité de maîtriser les grandes routes a bien du mal à se cacher derrière des idéaux humanistes. La position de carrefour enferme pour longtemps la zone du canal dans les stratégies des puissances qui dominent les voies maritimes et le commerce international. Les colonies anglaises et françaises, localisées précisément sur le pourtour d'une route qui mène droit à l'Extrême-Orient, renforcent le contrôle de la route vers l'Orient; en effet, à la chute de l'Empire Ottoman après la première guerre mondiale,

<sup>22</sup> Propos du Docteur Bailly, ami de Saint-Simon, cité par Ph. REGNIER (1989), *op. cit.*, p. 32.

<sup>23</sup> Nous verrons dans le point suivant (A. 3.) comment le creusement du canal a permis aux Anglais de prendre possession de l'Égypte.



« Le Monde Arabe était à prendre et nul ne pouvait douter de l'identité des principaux preneurs. La Grande Bretagne était déjà installée en Egypte, au Soudan, à Aden et à Chypre, et la France estimait avoir des droits historiques sur le Levant (...). Les puissances coloniales inventèrent les mandats, la Grande Bretagne s'assurant ceux sur l'Irak et la Palestine (y compris la Transjordanie) et la France ceux sur la Syrie et le Liban. L'Italie gardait le contrôle de la Libye, et la France celui du reste de l'Afrique du Nord » (HEYKAL M., 1987, p. 20).

Ainsi, la Méditerranée et les voies d'accès à l'Orient étaient-elles maîtrisées : de Gibraltar au canal de Suez, et jusqu'aux détroits, d'une importance stratégique capitale, entre la mer Rouge et l'océan Indien. La lutte engagée pour le contrôle du canal eut des conséquences lourdes : Suez, au centre des stratégies des puissances expansionnistes, orienta l'avenir de l'Egypte et la situation durera bien après que les anciennes puissances coloniales eurent été remplacées par les deux blocs s'affrontant au XXe siècle.

La persévérance britannique à placer et maintenir ses bases militaires sur les grands carrefours et les routes maritimes, malgré les évolutions liées à la décolonisation, témoigne de la nécessité, pour les grandes puissances, de contrôler les synapses, ces carrefours stratégiques de la circulation mondiale. Le Royaume-Uni ne s'accroche-t-il pas toujours à ces quelques « confettis » de l'Empire que sont Gibraltar, porte occidentale de la Méditerranée que les Espagnols revendiquent, ou les îles Falklands qui gardent le cap Horn, même au prix d'un conflit militaire avec l'Argentine en 1982, et cela alors même que la restitution de Hong-Kong à la Chine en juillet 1997 a inauguré une nouvelle ère ? Les Etats-Unis, quant à eux, se sont érigés en gardiens du canal de Panama, s'assurant une concession à perpétuité sur la *Canal zone* et s'arrangeant pour renégocier - certes, en vain - les accords du traité Torrijos-Carter de 1977, qui proclamèrent le transfert de la souveraineté du canal à la République Panaméenne en 1999, puis pour conserver une présence sur le canal après cette date<sup>24</sup>.

## B. Des visionnaires aux impérialistes : l'instrumentation politique du canal de Suez

Le creusement d'un canal direct de la mer Rouge à la mer Méditerranée a, depuis l'époque ancienne, été redouté par les responsables craignant d'ouvrir aux ennemis du Nord une voie d'invasion vers le Sud<sup>25</sup>. Au VIIe siècle, Amrou défendit en vain l'idée de creuser un canal direct de la côte de Farma (à l'est de Péluse) à la mer Rouge : le Calife Omar refusa, craignant d'ouvrir aux vaisseaux chrétiens, aux infidèles, une voie vers

<sup>24</sup> Depuis l'opération « Juste cause » menée en 1989 contre le général Noriega, le thème de la poursuite de la présence militaire américaine après l'an 2000 est récurrent. Le Pentagone aimerait conserver cette implantation qui facilite son rayonnement et ses capacités opérationnelles dans la région. La création d'un Centre Multilatéral Anti-Drogue, centre « civil » (accueillant néanmoins 2000 militaires) auquel auront accès d'autres pays latino-américains (Mexique, Colombie, Brésil, Pérou, etc.) résulte de négociations secrètes visant à couvrir le maintien de la présence américaine sur le canal. Par ailleurs, le traité de neutralité signé entre les deux pays en même temps que les accords Carter-Torrijos permet aux Etats-Unis d'intervenir unilatéralement, après la fin 1999, s'ils estiment la neutralité du canal en danger. cf. LEMOINE M. : « Panama récupère son canal », *Le Monde Diplomatique*, août 1999, pp. 22-23.

<sup>25</sup> REYMOND P. (1950) : *Le port de Port Saïd*, Mémoires de la Société d'études historiques et géographiques de l'isthme de Suez, Imprimerie du scribe égyptien.

l'Arabie. Il préféra recréer l'ancien canal d'Hadrien, du Nil près de Babylone jusqu'à Suez. L'isthme, comme un bouclier naturel, isolait les peuples du Sud de ceux du Nord, et seul un canal dérivé du Nil était envisageable car il n'ouvrait pas trop grande la voie, la navigation y étant limitée par le niveau du Nil. Cette crainte partagée de l'envahisseur nordique profitant d'un canal direct a une implication directe : dans l'hypothèse où un canal serait creusé, le maîtriser constituerait une nécessité absolue.

L'impératif pour les uns de la possession du canal trouve son pendant dans la crainte, de la part des autres, d'une perte de souveraineté pour l'Égypte. Argument décisif, point crucial dans les négociations, le canal de Suez sera souvent instrumentalisé. Celui qui en a l'utilité espère le contrôler et manœuvre plus ou moins officiellement pour arriver à ses fins ; celui qui le détient combat pour sa neutralité ou l'utilise politiquement. Et la « propriété effective »<sup>26</sup> du canal passe de mains en mains avant d'être arrachée par l'Égypte lors de la nationalisation de la Compagnie Universelle par Nasser en 1956.

### *1. Le canal : un instrument de pression et d'assujettissement*

La première trace d'utilisation à des fins politiques de l'« ancêtre » du canal de Suez (creusé par le Calife Omar en 642) remonte à 776 quand le Calife abasside Aben-Jafar-al-Mansour ordonna sa fermeture afin de bloquer la Mecque et Médine révoltées.<sup>27</sup>

A l'époque moderne, le canal sert toujours les intérêts politiques ou diplomatiques de ses maîtres. Mohamed Ali, en visionnaire prudent, avait refusé de prendre parti pour le « canal des deux mers » des Français qu'il percevait comme une menace pour la souveraineté égyptienne :

« A l'utopie universaliste des Saint-Simoniens, centrée autour de l'Europe et en particulier de la France, Mohamed Ali oppose sa propre utopie nationale (ou dynastique diront certains), centrée autour d'une Égypte réconciliant et neutralisant les unes par les autres les puissances européennes sur la base de l'indépendance de son État »<sup>28</sup>.

Le Pacha refusa l'intervention d'une Compagnie qui exprimerait des intérêts particuliers et risquerait de provoquer des luttes d'influence politique et surtout d'aliéner la souveraineté de l'Égypte à l'Europe.

« Je percerai l'isthme, dit-il, dès que les puissances seront tombées d'accord sur ce projet, dès que l'Europe, qui doit tirer de cette œuvre un profit inappréciable, aura fixé les limites des avantages politiques qui doivent en ressortir pour le vice-roi d'Égypte »<sup>29</sup>.

<sup>26</sup> Bien que l'article 16 de la concession de 1886 affirme que « la Compagnie du canal de Suez est une compagnie égyptienne assujettie aux lois et coutumes égyptiennes », dans les faits, le canal est depuis sa création administré et géré par les Français du Conseil d'administration, puis par des Anglais qui le défendent jusqu'en 1956 ; en 2002 d'autres armées veillent à sa défense sous la direction de l'ONU (dont les troupes stationnent dans le Sinaï).

<sup>27</sup> SIEGFRIED A. (1948), *op. cit.*, p.11.

<sup>28</sup> REGNIER Ph. (1989) : *op. cit.*, p. 151.

<sup>29</sup> Propos rapportés par Benedetti, consul à Alexandrie, dans une dépêche datée du 9 juillet 1947 citée dans REGNIER Ph. (1989), p. 151.



Mohamed Ali savait que les Européens pouvaient l'aider à se débarrasser de la tutelle de Constantinople. Il sut cependant rester intransigeant à leur égard sur le point de la souveraineté égyptienne. La suite de l'histoire du canal lui donnera raison.

## 2. *L'opposition anglaise à un canal contrôlé par des Français*

Dès l'attribution de la concession du canal de Suez à Ferdinand De Lesseps en 1854, l'Angleterre lutte par tous les moyens politiques et médiatiques à sa disposition pour empêcher la France d'exercer sa mainmise sur la route des Indes.

Elle réussit d'abord à retarder à plusieurs reprises l'autorisation du Sultan de Constantinople dont a besoin Saïd Pacha. Elle envoya sa flotte à Alexandrie en 1859, et pour faire pression sur le Sultan, fit intervenir à Constantinople l'ambassadeur Lord Palmerston selon lequel le canal serait « une combinaison machiavélique imaginée pour arracher l'Égypte à la Turquie, en même temps qu'elle favoriserait je ne sais quel plan d'agression et d'envahissement prémédité contre l'empire anglais de l'Inde »<sup>30</sup>. En vain! Le creusement débuta en 1859, Saïd Pacha se passant de l'accord du souverain turc.

Quatre ans plus tard, le Sultan faisait connaître les conditions qu'il posait à la ratification du creusement du canal : l'assurance que ce canal serait réservé exclusivement au commerce, l'abolition du travail forcé et l'abandon du projet de contrat attribuant à la Compagnie l'autorisation de posséder des terrains qui, aux mains d'étrangers, pourraient ouvrir la voie à une colonisation. Se saisissant alors des rumeurs de mutineries des ouvriers, d'épidémie et de mauvais traitements infligés à la main-d'œuvre, l'Angleterre parvint à faire interrompre les travaux en alertant Constantinople et en mobilisant l'opinion publique européenne sur les conditions de travail des 20 000 paysans qui creusaient le canal, soumis au régime de la corvée. Ces accusations trouvèrent un écho favorable dans un contexte où le système de travail forcé avait été aboli en France en 1787 et la lutte pour l'abolition de l'esclavage en Amérique battait son plein.

D'après N. Montel<sup>31</sup>, la corvée constituait en Égypte un « impôt en nature » : chaque année, après la crue du Nil, les paysans avaient l'obligation de travailler gratuitement à l'entretien du système d'irrigation perfectionné par Mohamed Ali. Comment ce système destiné aux travaux d'utilité publique a-t-il pu être utilisé par des Européens organisant le creusement d'un canal maritime destiné essentiellement aux puissances maritimes européennes ? D'une manière générale, la corvée avait depuis longtemps été détournée au profit des intérêts privés des souverains; et, lorsque les difficultés de recrutement se firent sentir sur le chantier difficile du canal de Suez, une simple visite suffit à convaincre le Vice-Roi Ismaïl, en 1862, de la nécessité de ce recours. De plus, la Compagnie avait formulé dans la convention du 20 juillet 1856, qui disposait du traitement des ouvriers, l'engagement du gouvernement égyptien de fournir au

<sup>30</sup> Tiré de CHARLES-ROUX J. (1899) : « Le canal de Suez 1854-1899 » in *Revue de Paris*, p. 23.

<sup>31</sup> MONTEL N. (1995) : *Le chantier du canal de Suez (1859-1869)*, Thèse de doctorat en Histoire, EHESS, 2 tomes, 894 p. Tout un chapitre de cette thèse est consacré à l'étude des conditions de travail et du système de la corvée sur le chantier du canal de Suez.

moins les 4/5ème de la main-d'œuvre<sup>32</sup>. Ainsi, N. Montel estime qu'entre mai 1861 et avril 1864 des contingents de 20 000 travailleurs se succédèrent chaque mois. Au total, 400 000 paysans corvéables arrivèrent de toutes les provinces d'Égypte pour travailler au creusement du canal, y consacrant jusqu'à 17 heures par jour.

Napoléon III, sollicité par de Lesseps, arbitra le conflit auprès du Sultan et du Vice-Roi et obtint la poursuite des travaux du canal moyennant la suppression de la corvée et la rétrocession de terrains au gouvernement, assortie de 84 millions de francs de compensations financières. Le recours aux moyens techniques les plus modernes de l'époque (dragueuses à vapeur, excavateurs...) et le recrutement de 15 000 ouvriers en Europe permirent de poursuivre les travaux, mais augmentèrent considérablement leur coût final qui passa de 160 millions de francs à 437 millions<sup>33</sup>. Ce renchérissement fut supporté en grande partie par l'Égypte qui dut indemniser la Compagnie pour le retrait des travailleurs prévus dans l'acte de concession. Malgré les freins de toute sorte et le coût des travaux, le canal fut inauguré lors de cérémonies somptueuses et en présence de tous les grands souverains réunis autour de l'Impératrice Eugénie le 15 août 1869.

### **3. La « Compagnie-appât » : les Anglais s'emparent de l'Égypte en se saisissant du canal**

Le canal une fois creusé, l'Angleterre devait s'assurer de le contrôler, en exerçant, au besoin, un contrôle direct sur l'Égypte : il y allait en effet de la pérennité de sa colonie indienne. Elle y parvint aisément avec l'aide de la Compagnie Universelle du canal, en précipitant l'Égypte dans l'insolvabilité à partir de 1875.

Les finances publiques étaient déjà en partie grevées par le tribut élevé que le Khédivé Ismaïl acquittait à la Sublime Porte (en échange d'une certaine liberté dans l'administration de l'Égypte et de la transmission héréditaire directe du titre de souverain, obtenues en 1867). Le Vice-Roi s'est vu rapidement contraint de contracter une série de prêts à des taux très élevés<sup>34</sup> à la Banque de Londres pour mener sa politique de modernisation du pays (réseaux de canaux d'irrigation, de ponts de chemin de fer, de lignes télégraphiques) et entreprendre des conquêtes en Afrique. Le financement des travaux du canal de Suez, dont le coût total est estimé à 451,6 millions de francs<sup>35</sup>, précipita sa ruine. La participation de l'Égypte aux travaux du canal s'élève

<sup>32</sup> Cette convention transforme le second firman qui stipulait que « 4/5ème des ouvriers seront égyptiens » en une obligation pour le gouvernement égyptien de fournir la main-d'œuvre. La première formule obligeait la Compagnie à fournir du travail aux ouvriers surtout pendant la saison morte de l'activité agricole et devait éviter la concentration d'une colonie étrangère sur le territoire égyptien pouvant provoquer des problèmes politiques. La convention du 20 juillet 1856 intervertit les rôles et crée une obligation au gouvernement égyptien qu'il ne pourra honorer qu'en recourant à la corvée. J. CATTALU (1935) : *Le Khédivé Ismaïl et la dette de l'Égypte*, Imprimerie Misr, p. 31-32.

<sup>33</sup> Ce chiffre n'est pas le seul avancé, mais il illustre le fait que recruter un travailleur corvéable revenait deux fois et demi moins cher que de payer un ouvrier arabe libre et cinq fois moins cher qu'un ouvrier européen (Archives de la Compagnie, citées par N. MONTEL, 1995, p. 124).

<sup>34</sup> L'Égypte contracta au total neuf emprunts : en 1862, 1864, 1865, 1866, 1867, 1868, 1870 et le plus lourd en 1873.

<sup>35</sup> Les estimations du coût total du canal varient entre 433 millions (BONIN H., 1987) et 453 millions (KORRA N., 1981). Nous adopterons le chiffre de 451,6 millions avancé par P. BORDE d'après les chiffres officiels du Khédivé dans son ouvrage *L'isthme de Suez* (1870, p. 96). Ces chiffres sont comparables avec ceux qu'avance J. Cattalau dans son étude très précise des comptes égyptiens : CATTALU J. (1935), *op. cit.*



en effet à 212 millions de francs - soit l'équivalent des actions et obligations achetées par les Européens - versés directement par le Vice-Roi à la Compagnie (cf. Tab. 1).

Tableau 1 : Détail de la participation de l'Égypte au financement du canal (en Francs courants)

La moitié des actions de la Compagnie attribuées au vice-roi Saïd pour compléter le capital statuaire	88 millions de F.
Indemnités versées à la Compagnie en compensation de l'abolition de la corvée, la rétrocession de terrains de la Compagnie à l'Égypte et l'abandon des travaux d'un tronçon du canal d'eau douce	84 millions de F.
Rachat des terres du Wadi Toumilat	10 millions de F.
Compensation pour le retour au régime commun de la zone du canal à la fin des travaux (Convention du 23 avril 1869)	30 millions de F.
<b>Total de la participation égyptienne</b>	<b>212 millions de F.</b>

Source : CATTUI J. (1935)

J. Cattui a montré de façon magistrale comment la succession des concessions entre les deux parties a réussi à multiplier gratuitement les avantages de la Compagnie et les obligations de l'Égypte<sup>36</sup>. L'Égypte s'est en effet vue contrainte de racheter une partie des droits et des terrains - concédés initialement sans qu'aucune délimitation de la zone à concéder ne soit effectuée<sup>37</sup> - qui risquaient de permettre aux Européens de devenir les maîtres d'une portion du territoire égyptien. Malgré cette précaution, l'endettement de l'État, du fait des emprunts nécessaires au rachat des divers bénéfices en nature qui lui avaient été concédés antérieurement à titre gratuit, permit à la France et à la Grande-Bretagne de s'immiscer dans les comptes nationaux et aux Britanniques d'occuper durablement l'Égypte.

D'après P. Borde<sup>38</sup>, le canal aurait coûté au total 349 millions de Francs à l'Égypte. Outre les actions et les compensations déjà citées, ce chiffre comprend, d'une part, les dépenses liées au canal et à ses dépendances (travaux de la digue et du port à Suez et travaux du canal d'eau douce, initialement à la charge de la Compagnie mais payés de fait par le Vice-Roi) et, d'autre part, le coût élevé des intérêts des emprunts (de 12 à 18 %) émis pour le paiement de cette somme qui s'élève à 100 millions de F.

Ce détail des comptes est révélateur : il montre l'opiniâtreté d'une Compagnie qui, sans être ouvertement « colonialiste », ne laisse aucun répit au gouvernement égyptien.

<sup>36</sup> D'après le premier firman de concession, la Compagnie devait exécuter tous les travaux « à ses frais exclusifs ». Cette obligation disparaît dans le second firman. Comme nous l'avons déjà mentionné, la Compagnie bénéficie d'une main-d'œuvre soumise au régime de la corvée. D'autre part, les 15% de bénéfices nets du bilan de la société accordés au gouvernement égyptien par le premier firman se réduisent dans le second à 15% des bénéfices nets arrêtés et répartis par l'Assemblée Générale des actionnaires. CATTUI J. (1935), p. 9.

<sup>37</sup> Le premier firman de concession stipulait que tous les terrains nécessaires n'appartenant pas à des particuliers seraient concédés à titre gratuit (article 4 du firman de concession du 30 novembre 1854).

<sup>38</sup> BORDE P. (1870), *op. cit.*, p. 96.

Si, conformément à ses statuts, la Compagnie devait être gérée par un Conseil d'Administration de 32 membres représentant les principales nationalités intéressées à l'entreprise, aucun de ces membres n'était Egyptien. Plus grave, le paiement des charges prévu de façon échelonnée sur plusieurs années, fut organisé de telle manière qu'il aliéna le gouvernement. Celui-ci fut en effet contraint à abandonner ses parts dans la Compagnie, puis à souscrire toujours plus d'emprunts à des taux extrêmement élevés<sup>39</sup> sans tenir compte de la charge croissante des intérêts.

Pour faire face à 2,3 milliards de francs de créances étrangères<sup>40</sup>, le Khédivé Ismaïl se résigna, en octobre 1875, à revendre les parts égyptiennes du canal (44% du total), dont il avait déjà aliéné le revenu à la Compagnie Universelle pour 25 ans en 1869, ce qui lui avait ôté toute possibilité de négociation, son vote personnel étant désormais délégué au président de celle-ci. « En vendant ses parts, Ismaïl vend l'Egypte »<sup>41</sup>. L'Angleterre racheta ses 176 602 parts à 4 millions de £ sterling (100 millions de F). Le Premier ministre anglais, Disraéli, explicitait ainsi l'enjeu à la Reine :

« C'est une affaire de millions de Livres, mais elle donnerait au possesseur des actions une influence immense, pour ne pas dire prépondérante, dans la direction du canal. Cela est vital, en ce moment critique, pour l'autorité et la puissance de Votre Majesté (...). Je recommande à l'Angleterre l'achat des actions du canal de Suez comme un fait de nature à renforcer l'Empire ».<sup>42</sup>

C'est un coup de maître : la Grande-Bretagne ne laisse pas le temps aux Français d'entrevoir la possibilité d'un rachat qui transformerait le canal en une entreprise française et entre de plain-pied dans le Conseil d'Administration de la Compagnie. « Il subsista même une certaine admiration pour ces malins qui, n'ayant pas fait le canal, avaient su l'acheter sous notre nez » (SIEGFRIED A., 1948, p. 53).

Le canal est alors placé sous le contrôle de la Grande-Bretagne et de la France qui détiennent respectivement 44% et 56% des actions et presque la totalité des sièges du Conseil d'Administration. Le gouvernement britannique obtient le droit de vote à l'Assemblée Générale et trois sièges d'administrateurs (faveur qui avait été refusée aux Egyptiens lorsqu'ils étaient détenteurs des mêmes actions). En 1884, sept autres administrateurs anglais, représentants du commerce et de l'armement britanniques, y sont admis. L'Angleterre a ainsi saisi l'opportunité de participer à la gestion et à la fixation des tarifs du canal, dont les 2/3 des revenus proviennent, dans les années 1870,

<sup>39</sup> Le premier emprunt de 1862 est réalisé par un intermédiaire anglais auprès d'une banque allemande au taux de 7% alors que, la même année, la Compagnie italienne des chemins de fer emprunte sur la place de Paris au taux de 3%. Les huit emprunts suivants (de 1864 à 1873) représentent dans leur totalité un capital émis de 68,5 millions de £ st. dont seulement 47,5 millions sont réalisés par le Trésor égyptien. Le gouvernement n'a touché que 69% de la somme dont il a eu la charge du remboursement, alors que les intermédiaires ont touché 44% de la somme effectivement reçue par le gouvernement égyptien. CATTALUCCI J. (1935), *op. cit.*

<sup>40</sup> Selon BONIN H. (1987) : *Suez, du canal à la finance*, Economica, 674 p.

<sup>41</sup> TOMICHE N. (1982) : « Les origines politiques de l'Egypte moderne », in *L'Egypte au XIXe siècle*, CNRS, p. 93.

<sup>42</sup> Discours du Premier ministre anglais à la Reine le 18 novembre 1875 et discours aux Communes du 8 février 1876, cité par BONIN H. (1987), *op. cit.*, p. 86.



de la navigation britannique<sup>43</sup>. Pas supplémentaire vers la mise à l'écart de l'Égypte : le droit des 15% aux bénéfices nets de la Compagnie que l'Égypte avait acquis au titre d'autorité concédante est, lui aussi, cédé au Crédit Foncier de France pour 22 millions de F par Tewfik Pacha,<sup>44</sup>. « La Compagnie devient un symbole de l'*Entente cordiale* qui transforme l'Égypte en *condominium franco-britannique* en 1875-79 » (BONIN H., 1987, p. 87).

L'étau se resserre. La Grande-Bretagne ne se contente pas du canal, c'est l'Égypte qu'elle entend « protéger », et c'est par sa ruine qu'elle y parvient. Pour J. Cattai, le canal de Suez est l'instrument de sujétion de l'Égypte à la Couronne britannique. Le 2 mai 1876, Ismaïl est contraint d'accepter un accord garantissant à ses créanciers le remboursement de ses dettes : la Caisse de la Dette Publique qui prélève sur les impôts la part affectée au remboursement des créances est donc créée. Des commissaires étrangers, deux contrôleurs et deux ministres anglais et français intégrés au gouvernement égyptien, surveillent désormais la gestion des finances. La souveraineté nationale est mise à mal. Une commission d'enquête sur les finances égyptiennes dirigée par de Lesseps est constituée en 1878. En 1879, les Anglais épaulés par les Français parviennent ainsi à obtenir la destitution du khédive Ismaïl. Ils gèrent directement les finances égyptiennes jusqu'en 1904<sup>45</sup> et pèsent durablement sur l'autonomie du khédive en enracinant leur influence.

Le coup final est porté par l'occupation militaire de l'Égypte par les troupes anglaises en 1882. En riposte aux émeutes nationalistes et aux massacres d'Européens perpétrés à Alexandrie, les troupes anglaises occupent la ville méditerranéenne et le canal de Suez, avec la « permission » du Khédive. Le nationaliste égyptien Orabi, qui avait été nommé ministre de la Guerre en 1882, est battu à Tell el Kebir et l'armée anglaise entre au Caire. L'occupation de fait du territoire égyptien va dès lors permettre à l'Angleterre d'exercer un contrôle politique et militaire absolu. En s'auto-proclamant protectrice du canal, elle a retourné la révolte nationaliste à son profit pour « verrouiller la route des Indes, tandis que Lesseps et la France croient encore au seul désir d'une protection temporaire du canal » (BONIN H., 1987, p. 87). Face aux intimidations britanniques, les protestations de Ferdinand de Lesseps contre l'occupation militaire et la violation de la neutralité du canal, inscrite dans la concession, restent lettre morte. Il retire pourtant sa menace d'exclure l'Angleterre du Conseil de la Compagnie du Canal, puisque le Khédive avait donné son accord et que l'Angleterre menaçait de construire un nouveau canal via Le Caire et Alexandrie. L'entente se fera donc, comme en témoigne l'accord du 15 janvier 1884 qui prévoit de faciliter le transit, d'alléger les tarifs et de nommer sept nouveaux administrateurs anglais.

<sup>43</sup> En 1870, 489 navires empruntèrent le canal dont 324 sous pavillon anglais.

<sup>44</sup> Il succède en 1879 à son père Ismaïl. À partir de cette date, et jusqu'en 1949, l'Égypte ne touchera plus aucun bénéfice du canal. C'est en effet le 7 mars 1949 qu'un accord est conclu entre le gouvernement égyptien et la Compagnie du canal, accord en vertu duquel la Compagnie redistribuera 7% de ses bénéfices bruts et accordera des sièges supplémentaires aux Égyptiens au sein du Conseil d'Administration.

<sup>45</sup> De façon à assurer le remboursement de la dette qui a été unifiée à 91 millions de £ en 1876.

Le rachat du canal fut le préalable à l'occupation de l'Égypte par les Anglais. L'occupation militaire est renforcée par l'envoi d'un Haut Commissaire du Royaume-Uni (Lord Cromer) chargé de veiller aux intérêts de la puissance britannique qui domine la vie politique, les finances et le commerce<sup>46</sup>. Cet état de fait sera officialisé en 1918 avec la proclamation du protectorat britannique sur l'Égypte; mais, dès 1882, la Compagnie du canal est une « firme privée internationale qui a un tuteur public britannique » (BONIN H., 1987, p. 88). Ceci ne va pas sans poser de problème quant à la neutralité du canal !

#### *4. La convention de 1888 et la neutralité du canal de Suez : idéal ou illusion ?*

L'acte de concession du canal stipulait que celui-ci devait être « toujours ouvert, comme passage neutre »<sup>47</sup>, à tout navire sans distinction de pavillon. Cette neutralité ne pouvait reposer uniquement sur le principe d'universalité des signataires du firman de concession. Après l'occupation britannique de l'Égypte, un accord spécial devint nécessaire pour garantir la crédibilité de la Compagnie vis-à-vis de ses clients. En effet, l'Angleterre ne souhaitait pas la neutralisation du canal puisqu'elle refusait déjà l'application de la Convention des détroits signée en 1841 (Bosphore et Dardanelles) qui condamne le transit des navires de guerre. Ainsi, « une contradiction s'élève entre le vœu d'universalité et de neutralité de de Lesseps et un rapport de forces géopolitique » (BONIN H., 1987, p. 88). Pour l'Angleterre, l'autorisation du passage des navires de guerre constitue une concession risquée : elle ouvrirait en effet la porte à d'autres libertés à venir, comme celle d'accepter le contrôle du passage en temps de guerre.

Pourtant, la Convention de Constantinople est signée en 1888 par les principaux utilisateurs de la voie d'eau excepté l'Égypte qui, décidément, pèse de peu de poids dans les décisions concernant le canal. Le canal est déclaré neutre, les flottes des marines de tout pays en guerre pourront l'emprunter, et il sera préservé, comme ses ports et les 3000 milles de mer proche, de tout combat ou blocus. Le « principe d'égalité » concernant le libre usage du canal est réaffirmé. Toutefois, la tutelle militaire exercée par les Britanniques pèse comme une mise en garde et remet en cause ce principe en usant d'artifices divers. Si, dans un premier temps, la neutralité du canal est honorée<sup>48</sup>, l'inefficacité de la convention apparaîtra vite en temps de guerre, et cela dès la première guerre mondiale. Ouvert, le canal devient un enjeu considérable, visé dans les grands conflits européens, mondiaux et proche-orientaux.

<sup>46</sup> L'Angleterre est alors le premier partenaire commercial de l'Égypte : elle reçoit 2/3 des exportations égyptiennes et leur fournit 1/3 des importations en 1885, selon H. BONIN (1987), *op. cit.*, p. 21.

<sup>47</sup> Articles 14 et 15 du second firman de concession du 5 janvier 1856.

<sup>48</sup> Les navires de guerre procurent 4,7% du tonnage en 1896 : les Français vont à Madagascar, les Italiens en Abyssinie, les Espagnols vont affronter les États-Unis dans les Philippines, les Européens en Chine en 1900, les Russes en direction du Japon et les Italiens soumis aux sanctions de la SDN pour leur invasion de l'Abyssinie l'empruntent encore en 1935 et jusqu'en 1940 pour acheminer leurs troupes en Éthiopie. BONIN H. (1987), p. 90.



### *5. Le canal : un instrument politique et une cible facile pour les nations ennemies de l'Empire*

L'intérêt géopolitique du canal de Suez, en tant que maillon essentiel de la route des Indes, a suscité deux formes d'actions militaires : la défense de la voie maritime et le maintien ou l'arrêt de la liberté de passage. Dès la guerre russo-turque de 1877, la Grande-Bretagne réalisa qu'elle maîtrisait un puissant instrument de pression. En déclarant qu'un bombardement du canal de Suez serait un acte de guerre, elle parvint à dissuader Saint-Petersbourg d'intervenir sur sa « chasse gardée ». « 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 »<sup>49</sup>. L'Angleterre exerce en effet sa défense du canal : d'abord au titre de puissance occupante, puis, à partir de 1919, en tant que puissance protectrice, et enfin, depuis 1936, à titre d'alliée.

Lorsque la première guerre mondiale se déclenche, l'Égypte « confie aux Anglais la protection du canal » (BONIN H., 1987, p. 90); ceux-ci s'empresent d'en interdire l'accès aux navires civils allemands et autrichiens, craignant un sabotage de la voie d'eau. La fermeture du canal constitue une arme qui prive le commerce allemand de ses relations avec l'Asie et l'Égypte. La réaction ne tarde pas : les Turcs alliés aux Allemands lancent une offensive pour couper la route des Indes aux alliés franco-anglais. L'expédition menée par Jamal Pacha atteint le canal après avoir traversé la Syrie, la Palestine et le Sinaï, le 3 février 1915, mais, à l'issue d'une bataille d'un jour, les troupes turques vaincues par les Anglais se retirent. Résultat : l'Allemagne, l'Autriche et la Turquie se voient interdire le passage dans le canal et la convention de 1888 est violée pour la première fois. Le canal de Suez, enjeu de conflits éloignés, devient officiellement une base militaire anglaise.

Lors de la seconde guerre mondiale, c'est au tour des Italiens, en 1940, puis des Allemands, en 1942, de menacer le canal. L'offensive de Rommel qui faisait suite aux raids aériens et aux bombardements menés d'août 1940 à juillet 1942 sur le canal, est stoppée par les troupes britanniques à El Alamein (à 300 km à l'Ouest du canal). Les batailles visant le canal de Suez montrent qu'il s'agit bien d'un carrefour intégré aux stratégies politiques des grandes puissances.

« Moins que d'un canal, il s'agit d'un isthme, lieu de décision politico-stratégique, bastion pour ainsi dire d'une défense avancée de l'Inde et d'une défense immédiate des régions pétrolières du Proche-Orient. Il n'est plus question (...) d'un passage qu'il faille maintenir libre, car la chose devient impossible. Il s'agit de se maintenir militairement dans cette position-clef de l'isthme, charnière désormais plus que détroit » (SIEGFRIED A., 1948, p. 139)

C'est pourquoi, malgré la montée des aspirations nationalistes et la demande égyptienne de mettre fin à l'occupation militaire, les Britanniques refusent d'abandonner

<sup>49</sup> SIEGFRIED A. (1948), *op. cit.*, p. 58.

l'Égypte et plus encore le canal. Par le traité anglo-égyptien de 1936 - qui reconnaît l'Égypte comme un Etat souverain indépendant -, ils transforment l'occupation en une alliance militaire permanente, circonscrite à la zone du canal qui est autorisée à accueillir 10 000 hommes et 400 pilotes. Si l'armée anglaise perd l'Égypte, elle conserve néanmoins le contrôle du canal, et, à partir de cette base militaire, celui du territoire national - le gouvernement égyptien s'est en effet engagé à relier le canal au Delta par un réseau de routes. Ce traité « 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 » (SIEGFRIED A., 1948, p. 66).

A partir de janvier 1941, l'Égypte obtenait de son alliée l'autorisation de participer avec elle à l'occupation militaire de l'isthme. A la fin de la seconde guerre mondiale, les conditions politiques internationales changent : les Etats-Unis entrent sur la scène du Proche-Orient alors que la France en avait été éliminée. L'intérêt du canal se déplace aussi : de relais vers les colonies européennes, il devient la première route d'approvisionnement en pétrole, cette source d'énergie qui devint vite indispensable aux pays industrialisés d'Europe. Le canal bénéficia ainsi d'un intérêt renouvelé par sa nouvelle fonction de route pétrolière et les nationalistes s'en emparèrent pour en faire le symbole de leur lutte contre l'occupation britannique.

### C. Le canal de Suez : un relais de l'économie-monde et de la domination impérialiste

L'analyse de l'évolution du trafic maritime permet de replacer le canal dans les systèmes d'échanges entre Nord et Sud. Si le canal représente dès son origine un point nodal dans un réseau global de communications et d'échanges, les modes de son insertion au système mondial tendent plus à en faire un simple relais passif qu'un nœud intégré et productif. La prise en compte du système de relations établi autour du canal et un détour rapide par la notion d'économie-monde<sup>50</sup> font apparaître les notions de pouvoir, de domination et de hiérarchisation qu'il nous est maintenant nécessaire de mobiliser pour établir notre cadre de référence.

Au siècle dernier, le canal de Suez remplaça « l'Égypte et sa capitale sur la grande route de l'Orient et en fit un maillon essentiel dans le réseau mondial de communications

---

<sup>50</sup> Pour Fernand Braudel, l'*économie-monde* « ne met en cause qu'un fragment de l'univers, un morceau de la planète économiquement autonome, capable pour l'essentiel de se suffire à lui-même et auquel ses liaisons et ses échanges intérieurs confèrent une certaine unité organique », alors que l'*économie mondiale* « s'étend à la terre entière, elle représente (...) le marché de tout l'univers » in BRAUDEL F. (1979) : *Civilisation matérielle. Economie et capitalisme*, tome 3, p. 12. Immanuel Wallerstein place, quant à lui, la division internationale du travail (plutôt que le commerce) au centre des relations dans le système de l'*économie-monde*. Cette division du travail s'effectue alors dans un espace interétatique, les différentes parties du système entretiennent des relations de nature essentiellement économique et le déclin du centre se traduit par l'accession d'un nouveau pôle au statut hégémonique. WALLERSTEIN I. (1980 et 1985): *Le système monde du XV<sup>e</sup> siècle à nos jours*; 2 t., Paris, Flammarion.



qui se constituait. L'Égypte fut définitivement insérée dans le grand jeu de la politique et de l'économie mondiale »<sup>51</sup>. C'est l'aboutissement d'un processus amorcé avec l'expédition d'Égypte de Bonaparte qui, en détruisant le système ottoman, aurait permis à Mohamed Ali, selon A. Raymond, de mettre en place des structures véritablement nouvelles lorsqu'il prit le pouvoir en 1805. « Sous la férule de Mohamed Ali, l'Égypte bascula dans la modernité pour s'intégrer dans la politique et l'économie internationale. (...) Son expansion commerciale et son orientation vers l'Occident entraînèrent l'extraordinaire essor d'Alexandrie »<sup>52</sup>. Cette orientation nouvelle de l'économie est favorisée par l'ouverture du canal de Suez, d'abord parce que son percement a mobilisé les machines à vapeur les plus perfectionnées de l'époque<sup>53</sup>, consacrant ainsi son lien avec la maturation de l'industrie européenne, ensuite, parce que le canal transforme l'Égypte et entraîne la fondation de plusieurs villes (Suez-Port Tewfik, Ismaïlia, Port Saïd et Port Fouad), bâties spécialement pour fournir les services aux navires en transit et pour servir, donc, de relais dans le circuit mondial des communications et des échanges.

La mesure des enjeux que le canal représente pour ses principaux utilisateurs depuis son ouverture peut s'effectuer à travers l'analyse de l'évolution du trafic maritime selon la nationalité des bâtiments qui l'empruntaient. Cette analyse permet de cerner à la fois les principaux utilisateurs du canal et la nature des échanges entre les pays industrialisés situés au Nord du canal et les pays situés au Sud, qui constituent les périphéries exploitées, souvent les colonies des pays du Nord. Le système de communications dans lequel s'insère le canal exprime ainsi la puissance économique et militaire du centre de l'économie-monde, Londres jusqu'à la seconde guerre mondiale.

« Depuis son ouverture en 1869 jusqu'en 1956, le canal de Suez a été perçu comme un élément clé de l'économie britannique : l'année de son inauguration, « *The Economist* » commentait assez à propos, qu'il avait été percé par l'énergie française et l'argent égyptien pour l'avantage des Britanniques »<sup>54</sup>.

Durant les deux premières décennies qui suivent l'ouverture du canal, les Anglais sont responsables de plus des trois quarts de son trafic. La France n'est pas en reste, qui, en 1870, occupe la deuxième place avant l'Égypte, l'Autriche, la Turquie et l'Italie. L'Allemagne devance la France à la deuxième place des utilisateurs du canal en 1890 : elle dessert alors ses colonies en Afrique Orientale et en Asie et essaime ses maisons de commerce<sup>55</sup>. A cette date, la colonisation et la mise en valeur de l'Inde expliquent la

<sup>51</sup> RAYMOND A. (1993) : *Le Caire*, Fayard, p. 289 et p. 305.

<sup>52</sup> Mohamed Ali élimina l'aristocratie des Mamelouks, réforma le système politique et l'administration, et développa une armée moderne et une économie nouvelle basée sur l'exportation. RAYMOND A. (1990), *op. cit.*, p. 297.

<sup>53</sup> Entre 1865 et 1869, 134 dragues à vapeur ainsi que 5 excavateurs à sec ont été construits spécialement pour ce grand chantier. BONIN H. (1987), *op. cit.*, p. 21 et MONTEL N. (1995) *op. cit.*

<sup>54</sup> Cité par WITTING R.C. (1983) : « Suez canal and british economy 1918-1960 » in *Imperialism and nationalism in the Middle-East : the anglo-egyptian experience 1882-1982*, Mansell publishing, 172 p.

<sup>55</sup> KORRA N. (1981) : *The Suez canal : its role in the world sea borne trade and its effects on the egyptian economy*, M.A. Thesis, American University in Cairo, May, 221 p.

moitié du trafic du canal<sup>56</sup>. Le commerce de l'Inde et la navigation britannique constituent la clé de l'histoire économique du canal. L'Inde fournit du thé à l'Angleterre, du blé à la France et à l'Italie, mais aussi du jute, des oléagineux, du coton, puis du manganèse...

Progressivement, l'exploitation des terres australes et extrême-orientales élargit la base du trafic : malgré une hausse continue du tonnage de l'Inde, sa part relative tombe à 20% du trafic total, alors que le Japon, l'Indochine et la Chine raflent des parts significatives (23% du tonnage à eux trois en 1890). Le déclin de la part de l'Inde dans le tonnage du canal ne s'accroît qu'en 1947, à la date de l'indépendance dans ce pays, pour s'affirmer en 1950 (9%). L'indépendance de l'Inde, associée au rôle croissant des autres puissances européennes en Asie, aura pour effet de réduire la part du trafic due aux Britanniques - leur part passe progressivement de 66% du tonnage total en 1904 à 28,1% en 1955 -, mais ces derniers resteront néanmoins les premiers utilisateurs du canal, en tonnage, jusqu'en 1964.

Les émigrants et les navires à destination de l'Océanie empruntent massivement le canal (13 500 émigrants et 228 navires en 1880) et les lignes régulières de paquebots et de malles postales se multiplient au début du siècle (elles représentent le quart du tonnage en 1900).

La composition du trafic Nord-Sud et Sud-Nord au cours de la première moitié du XXe siècle illustre parfaitement des relations de type colonial. « L'expansion européenne se nourrit de produits exotiques » (BONIN H., 1987, p. 39). Les pays européens exploitent les matières premières et richesses naturelles (soja, manganèse, caoutchouc...) avec un pic dans les années 1926-30. A la veille de la seconde guerre mondiale, les céréales et oléagineux du Sud viennent nourrir les contrées du Nord. Représentant plus du tiers du trafic Sud-Nord en 1938, les produits alimentaires dominent les minerais et métaux (7,6%) et les textiles (6,5%), alors que les produits pétroliers commencent juste à percer. De leur côté, les pays du Nord exportent vers l'Inde et l'Extrême-Orient les équipements de l'industrie européenne (produits métallurgiques, machines, matériels de chemin de fer, câbles téléphoniques sous-marins..., pour 28% du trafic Nord-Sud en 1938) et les biens nécessaires à l'agriculture (engrais chimiques pour 8,1%), à la vie quotidienne (sel, sucre, tissus) et à l'industrie (ciment, papier et pâte à papier). La Compagnie du Canal s'en félicite comme d'un « symptôme plein de promesses pour l'avenir du trafic du canal, puisqu'il constitue une preuve nouvelle du développement économique et de la mise en valeur des régions de l'au-delà de Suez »<sup>57</sup>. De là à vanter l'œuvre « civilisatrice » du canal de Suez, il n'y a qu'un pas, franchi par certains. Alors que l'économie européenne s'ouvre aux produits exotiques utiles à sa consommation et à son industrie et élargit ses marchés avec la mise en valeur de pays neufs, la Compagnie de Suez contribue, en facilitant les échanges, à la mondialisation de l'économie européenne, sans toutefois qu'il soit possible

<sup>56</sup> BONIN H. (1987), p. 21. Les données suivantes concernant le trafic du canal sont extraites de cet ouvrage.

<sup>57</sup> Extrait du *Rapport annuel de la Compagnie de Suez*, 8 juin 1914. BONIN H. (1987), *op. cit.*, p. 41.



« d'apprécier quantitativement comment le canal de Suez a réduit le coût et la durée de ce redéploiement géographique » (BONIN H., 1987, p. 41).

Le canal de Suez prend donc sa signification dans un réseau de communications et de flux économiques qui permet d'exercer des rapports de domination : c'est un relais stratégique et convoité. Jusqu'en 1956, les Britanniques « tiennent » ce relais qui est devenu leur arrière-garde militaire. Le canal de Suez est alors intégré à une économie-monde dirigée par la capitale britannique.

Comme l'indique F. Braudel, il convient de parler d'économie mondiale dès lors que les relations de la « capitale-monde » s'étendent à la terre entière, phénomène amorcé avec l'avènement de Londres et achevé avec celui de New-York. En usant d'instruments de domination (économiques, financiers, maîtrise des flux de transport, de marchandises, d'industrie et de crédit), la capitale-monde capte la richesse et l'accumule. L'économie-monde est divisé en trois zones hiérarchisées par les flux : le centre, les régions secondes qui participent à la domination du centre mais lui sont soumises et sont souvent dirigées par des colonies marchandes provenant du centre, et la périphérie soumise et drainée, souvent colonisée. Ce qui définit la périphérie, si on s'en réfère à I. Wallerstein, est son mode d'insertion particulier dans le réseau d'échanges d'une économie-monde ou, plus précisément, dans la division internationale du travail promue par les puissances qui dominent cette économie-monde.

Jusque dans la première moitié du XXe siècle, les villes du canal se rangeaient dans le réseau de villes relais, à la fois associées et soumises au centre dominant (elles appartiennent aux régions secondes dirigées par des colonies marchandes au service du centre). Leur économie est totalement subordonnée à un groupe lié à l'étranger. En soumettant la zone du canal qui fonctionne comme une enclave dans le territoire égyptien, les Britanniques exercent une domination sur des villes qui leur sont associées dans la constitution de leur réseau maritime. Ces villes participent à la domination du centre dans la mesure où elles permettent un accès plus facile de la capitale-monde (Londres, qui maîtrise les flux de transport – navigation –, de marchandises, de crédit et l'industrialisation) et des nations centrales d'Europe de l'Ouest (France, Pays-Bas, Belgique) aux régions périphériques (souvent leurs colonies) qu'elles drainent.

Ce modèle qui explique le développement de relations plus intenses entre les villes du canal et un centre lointain qu'entre elles et le territoire national, est valable jusqu'à la seconde guerre mondiale. Par la suite, la spécialisation du canal dans le trafic pétrolier et la multiplication des centres dominants à l'échelle mondiale après l'émergence des Etats-Unis, puis celle du Japon, placent le canal de Suez sous la domination d'autres centres de l'économie-monde.

La structure du trafic du canal est en effet fondamentalement modifiée à partir des années 1930 par la découverte des gisements pétroliers au Proche-Orient. En effet, les parts relatives des pays éloignés de Suez diminuent progressivement pour laisser place

à la percée des pays du golfe Persique<sup>58</sup>, qui traduit l'exploitation croissante des gisements de pétrole arabe. Après la seconde guerre mondiale, la part du pétrole devient prépondérante; elle provoque le bond spectaculaire du trafic et bouleverse l'économie du canal. Entre 1946 et 1966, le trafic d'hydrocarbures Sud-Nord est multiplié par 20 et atteint, en 1966, le record - jamais égalé depuis - de 166,7 Mt. Le tonnage des marchandises générales augmente, lui, beaucoup plus lentement : il est seulement multiplié par cinq dans les deux sens cumulés (de 13,4 Mt à 66,2 Mt entre 1946 et 1966). L'utilisation croissante du pétrole par les pays industrialisés du Nord provoque un déséquilibre majeur et durable dans la structure du trafic. Les produits pétroliers du Golfe, qui représentent 86% du trafic total dans le sens Sud-Nord<sup>59</sup>, sont désormais responsables de plus des deux tiers du trafic total du canal. Si le trafic de marchandises est légèrement supérieur dans le sens Nord-Sud (38,7 Mt contre 27,4 Mt en 1966), il ne compense pas le déséquilibre engendré par le trafic pétrolier.

La mutation de la structure du trafic traduit la métamorphose des échanges. Les pays industrialisés ne fournissent plus d'énergie sous forme de charbon mais en importent massivement sous la forme de pétrole brut. Les échanges de type colonial perdurent néanmoins à destination de l'Océan Indien et de Madagascar et le Proche-Orient devient la cible des exportations françaises. L'industrialisation des pays neufs profite de ce mouvement Nord-Sud : le Royaume-Uni vend des métaux ouvrés, des machines et du matériel de chemin de fer à l'Inde, l'Australie et aux pays du golfe Persique. Les engrais sont destinés à la Chine et au Japon alors que le ciment est exporté vers le golfe Persique et l'Afrique Orientale<sup>60</sup>.

Le canal entre dans une période de prospérité unique. En 1955, avec 107,5 Mt, son trafic est deux fois supérieur à celui de Panama, et, en 1952, le port de Port Saïd, au débouché méditerranéen du canal, se positionne juste après New York - la nouvelle capitale de l'économie-monde - et avant Londres pour les mouvements de navires par jour<sup>61</sup>. L'ère pétrolière du canal de Suez ravive sa rente de situation entre les champs pétrolifères arabes et les grands consommateurs européens, et renouvelle les enjeux à venir. La dépendance occidentale vis-à-vis du pétrole donnera en effet au canal de Suez une place particulière dans la géostratégie mondiale. On savait en effet désormais que « le Moyen-Orient contenait, et de loin, les plus grandes réserves du produit dont dépendait l'existence des pays occidentaux industrialisés, le pétrole, ce qui en faisait un enjeu d'une valeur inestimable »<sup>62</sup>.

<sup>58</sup> SIEGFRIED A. (1948), *op. cit.*, p. 102.

<sup>59</sup> CHARLIER J. (1988) : « L'évolution récente du trafic du canal de Suez », *L'information géographique*, 52 n°4, pp. 149-156.

<sup>60</sup> BONIN H. (1987), *op. cit.*, p. 113.

<sup>61</sup> Il enregistre en effet 121 par jour contre 150 pour New York et 70 pour Londres. Cet essor remarquable sera brisé, non pas par la nationalisation de la Compagnie en 1956, mais par les sept années de fermeture du canal consécutives à la guerre israélo-égyptienne de 1967. DELATOUR R. (1953) : *Le port de Port-Saïd*, Thèse de Doctorat, Faculté de Droit, Université de Grenoble.

<sup>62</sup> HEYKAL M. (1987) : *L'affaire de Suez : un regard égyptien*, Ramsay, p. 30-31.



Le canal de Suez, au milieu de la route des Indes puis de celle du pétrole, s'est donc trouvé inséré dans une économie-monde dont le centre de décision a changé mais qui s'est toujours efforcé d'intégrer le canal à ses stratégies économiques et politiques visant à consolider son hégémonie<sup>63</sup>. Aussi, la région du canal restera-t-elle tributaire de décisions et objet de compétitions entre puissances intéressées par la voie d'eau, laquelle représente un enjeu à la fois économique et politique pour ses principaux utilisateurs.

## II. LE CANAL, UN INSTRUMENT DE PRESSION AU SERVICE DE LA CAUSE NATIONALISTE ET DE LA POLITIQUE NATIONALE

Ironie du sort : après quatre-vingt-sept ans de domination étrangère sur le canal de Suez, l'Égypte s'empare du canal pour en faire l'instrument de la lutte nationaliste et de l'affirmation de l'État dans sa politique de non-alignement lors de la guerre froide.

### A. Le revers égyptien ou le canal en tant que symbole nationaliste

A partir de 1936, le canal devient un terrain de lutte contre la domination anglaise et un objet pour le contrôle duquel s'affirme le nationalisme. L'Égypte s'empare du canal pour mener sa lutte contre l'occupation anglaise, puis, à partir de 1948, contre Israël. Ainsi se prépare un grand renversement dans les consciences égyptiennes : le canal de Suez, instrument direct de l'ingérence occidentale, peut aussi servir la cause nationaliste. Sa nationalisation en 1956 transformera ce symbole du colonialisme en symbole nationaliste. Que l'Égypte affirme son emprise sur ce qui constitue un enjeu majeur des relations internationales, voilà un acte dont les conséquences sont décisives pour sa libération et pour l'équilibre des forces mondiales : les rapports de force entre colonisés et impérialistes, mais aussi entre les vieilles puissances et les nouvelles grandes puissances, s'en trouveront recomposés.

#### 1. Le canal, instrument de pression dans le conflit israélo-égyptien

Le canal est au cœur des tensions israélo-égyptiennes. Il constitue le premier instrument de pression diplomatique aux mains des Égyptiens dans leur lutte contre la création de l'État d'Israël et son expansion. Dès 1948, le gouvernement égyptien se démarque de son « tuteur » britannique en utilisant, pour son affirmation, l'instrument même de la puissance anglaise : il interdit aux navires israéliens d'emprunter le canal, ce qui lui vaut une condamnation par le Conseil de Sécurité de l'ONU en septembre 1951.

Le 12 septembre 1955, l'Égypte récidive en bloquant l'accès du détroit de Tiran<sup>64</sup> aux navires israéliens. Dès lors, l'accès à la mer Rouge deviendra l'un des motifs des

<sup>63</sup> L'analyse du rôle des zones franches dans le développement nous permettra d'observer les conséquences de ce type d'insertion dans l'espace mondial. Cf. *infra* : Ière Partie, Chapitre 3 C., et IIème Partie, Chapitre 7.

<sup>64</sup> Ce détroit, situé entre la pointe sud du Sinaï et l'Arabie Saoudite, permet l'accès des navires israéliens à la mer Rouge depuis le golfe d'Aqaba et le port d'Eilat.

offensives israéliennes en direction de l'Égypte. Alliés de l'expédition franco-britannique de Suez en novembre 1956, les Israéliens dirigent spécifiquement leur attaque contre l'Égypte : si l'État juif invoque la défense de son territoire face aux menaces d'élimination formulées par la Ligue Arabe, ses motifs sont aussi maritimes. Afin d'ébranler la détermination égyptienne, la communauté juive des États-Unis fait elle aussi pression sur Nasser en proposant la création d'un canal parallèle sur le territoire israélien. Le 2 août 1956, Celler, le représentant démocrate de l'État de New-York, annonce :

« Un canal pourrait aller d'Eilat sur le Golfe d'Aqaba à Asqalon (Méditerranée). Sa construction ne coûterait pas plus de 150 millions de \$ et il n'y aurait aucune difficulté à trouver des actions et obligations. (...) En perçant un canal auxiliaire, les nations du monde pourraient démontrer à Nasser qu'on peut éventuellement se passer du canal de Suez »<sup>65</sup>.

Bien que cette menace soit brandie à plusieurs reprises<sup>66</sup>, l'Égypte persiste à utiliser le canal comme une arme politique. En effet, le nouveau blocus du détroit de Tiran et la fermeture du canal aux navires israéliens en 1967 sont le *casus belli* qui provoquera la guerre des Six Jours - à la suite de quoi l'armée de Tsahal parvint à occuper le Sinaï et la rive est du canal de Suez.

La Ligue Arabe use parallèlement d'une autre arme, devenue « traditionnelle » au Proche-Orient : le blocus des exportations pétrolières arabes à destination d'Israël. Le pétrole et l'accès au canal de Suez constituent deux armes complémentaires : le premier transitant souvent par le second.

## 2. *L'utilisation du canal, bastion de l'empire britannique, dans la lutte pour l'indépendance*

Les premiers blocus à l'encontre d'Israël prennent place dans un contexte de lutte pour l'évacuation du territoire égyptien par les troupes anglaises. Dans la zone du canal - où ces troupes sont stationnées -, l'occupation est le plus durement ressentie et la rébellion est de plus en plus vive. C'est là que se déroulera le dernier combat pour la libération nationale. En janvier 1950, le parti nationaliste Wafd, devenu majoritaire à la Chambre des Députés (après avoir été congédié par le Roi en 1944), s'empare de « la cause nationale » et revendique l'évacuation complète des troupes britanniques. Une guérilla s'organise dans la zone du canal. Elle est d'autant plus active que les mesures de sécurité prises par l'Angleterre en 1951 génèrent de nombreux incidents. « Aux troupes britanniques s'opposent les phalanges de volontaires et les hommes de police auxiliaire appuyés par la population. Les engagements meurtriers ne sont découragés ni par les blindés anglais, ni par les sévères mesures de rétorsion » (TOMICHE N., 1976, p. 70).

<sup>65</sup> Cité par LABIDI A. (1988) : *Le canal de Suez dans les relations internationales*, Thèse de Sciences Politiques, Université de Grenoble II, p.109.

<sup>66</sup> Elle est notamment rappelée à l'occasion de la fermeture du canal en 1967. Cf. *infra* : même chapitre III. B. 3.



« L'escalade de la violence dans la zone du canal atteignit son point culminant le 25 janvier 1952. Les autorités militaires britanniques, (...) convaincues que la police auxiliaire armait et entretenait elle-même les groupes de francs-tireurs, (...) adressèrent un ultimatum au quartier général des policiers auxiliaires d'Ismaïlia : ils avaient une heure pour rendre les armes. Comme ils refusaient, l'immeuble fut pris d'assaut. On compta 43 morts et de nombreux blessés » (HEYKAL M., 1987, p. 52).

Le lendemain, le samedi noir, les émeutes populaires gagnent Le Caire. Les symboles de la présence étrangère dans la capitale sont brûlés (277 incendies sont allumés). Profitant de la perturbation de l'ordre public, un groupe d'officiers égyptiens, bientôt dominé par la personnalité de Gamal Abd el Nasser, saisit l'occasion pour s'emparer du pouvoir en juillet 1952. Ils déposent le Roi et décrètent symboliquement la proclamation de la République. Contrôlant plus fermement le pays que les gouvernements précédents, les dirigeants militaires furent en mesure de reprendre les négociations commencées à la fin de la seconde guerre mondiale avec les Anglais sur deux problèmes majeurs : la question soudanaise (résolue par accord direct avec les partis soudanais en 1953) et le retrait des troupes britanniques de la zone du canal de Suez. L'accord de 1954, qui devait mettre un terme à 70 ans d'occupation britannique, organisait ce retrait en deux ans tout en stipulant qu'Ismaïlia pourrait être réoccupée militairement par l'armée britannique en cas de menace étrangère, non seulement sur l'Égypte, mais aussi sur la Turquie ou tout membre de la Ligue Arabe.

« Les Anglais considéraient que, puisqu'ils avaient évacué militairement le pays, l'Égypte était désormais souveraine; ils n'en jugeaient pas moins devoir jouer le rôle de parrain privilégié (...). De leur côté, les Égyptiens estimaient que la présence d'Anglais, fussent-ils civils, sur le canal de Suez, constituait une survivance intolérable de l'ancien état de dépendance, alors qu'au terme même des accords conclus, il allait de soi que les Anglais continueraient à animer le trafic du canal »<sup>67</sup>.

Pour les Égyptiens, l'indépendance - qui passait par le retrait de toute présence britannique en Égypte - tardait. Selon un député britannique, la base militaire anglaise du canal en 1954 est « la plus grande du monde » : elle compte 80 000 hommes (soit huit fois le chiffre arrêté par le traité de 1936). D'après ce témoin, compte tenu de l'hostilité de la population égyptienne, « ces hommes ne gardent ni la base ni le canal, ils se gardent simplement les uns les autres »<sup>68</sup>.

Dans les années 1950, la révolte populaire en Égypte, l'intransigeance britannique et les démêlés avec Israël appelaient à trouver une solution pour venir à bout d'une situation bloquée. La participation du leader égyptien aux mouvements d'affirmation des pays récemment décolonisés l'orienta vers un coup d'éclat symbolique et révolutionnaire : la nationalisation du canal de Suez. Cette décision revêt une dimension particulière du fait du début de la guerre froide qui range les Britanniques dans le camp occidental opposé aux Soviétiques.

<sup>67</sup> FERRO M. (1982) : *Suez : naissance d'un Tiers-Monde*, Complexe, p. 18.

<sup>68</sup> Rapport du député conservateur Charles Mott-Radclyffe daté du 4 mai 1954, cité dans HEYKAL M. (1987) : *L'affaire de Suez : un regard égyptien*, Ramsay, p.75.

### 3. 1956 : La nationalisation du canal sonne le glas des impérialismes et marque l'affirmation du Tiers-Monde

La crise de Suez se produit au moment où la plupart des pays arabes qui avaient subi la domination européenne étaient devenus indépendants (à l'exception de l'Algérie) et où les dernières bases militaires qu'entretenaient les anciens colonisateurs allaient être abandonnées. Or, avec le traité de 1954 qui organisait le départ des troupes britanniques de la zone du canal, « l'Angleterre avait réussi à amarrer l'Égypte à l'Occident, à se porter militairement garante de la défense de Suez contre les Soviétiques, et à faire de la Turquie un allié privilégié » (FERRO M., 1987, p. 23). C'était une capitulation pour l'Égypte, qui avait été la première Nation arabe à se libérer du joug ottoman.

Face à Israël et coincés entre les deux blocs Est et Ouest, les pays arabes choisissent de renforcer leur unité en constituant un groupe d'États neutres, dans l'espoir, en entretenant des relations positives avec les deux blocs, d'accroître leur poids, de renforcer leurs armées et, sans reconnaître l'État d'Israël, de peser sur la question palestinienne<sup>69</sup>. Nasser opère alors un rapprochement avec les principaux partisans du non-alignement, l'Inde et la Yougoslavie (Conférence de Bandung d'avril 1955), tout en s'inscrivant dans le « cadre d'une vision multipolaire de l'Histoire, où le Monde Arabe finirait par s'unir, constituant ainsi un des nouveaux grands acteurs de la politique internationale »<sup>70</sup>. Alors que les troupes anglaises ont enfin évacué la zone du canal (le 18 mai 1955), il lance un pacte anti-Bagdad<sup>71</sup> (contre le ralliement du Monde Arabe à l'Occident, facteur de sa division) et conclut un accord de livraison d'armes avec l'Union soviétique en mai 1955 qui aboutit à la livraison d'armes tchèques. Il brise ainsi le contrôle des envois d'armes destinés à Israël et ses voisins arabes qu'avaient essayé d'instaurer la Grande-Bretagne, la France et les États-Unis, achevant par cette position d'irriter les puissances occidentales. Leur hostilité s'accrut à la mesure de leurs liens avec Israël, leur appartenance au pacte de Bagdad ou, pour ce qui est de la France, des soupçons qu'elle entretenait à propos du soutien de l'Égypte à la révolution algérienne.

La requête égyptienne d'un financement pour réaliser le projet gigantesque du barrage d'Assouan fournit aux Américains l'occasion de manifester leur mécontentement. Alors que la Banque mondiale avait promis, en février 1956, d'accorder son aide, le secrétaire d'État Fohn Foster Dulles annonçait, le 19 juillet suivant, le retrait de l'offre américaine, prétextant l'opposition du Congrès pour un engagement à long terme dans les conditions politiques ayant cours. Par ce refus, les États-Unis manifestaient leur désapprobation des accords conclus entre l'Égypte et l'URSS, tout en ménageant le

<sup>69</sup> HOURANI A. (1990) : *Histoire des peuples arabes*, Points-Histoire, Seuil, pp. 483-484.

<sup>70</sup> FERRO M. (1987), *op. cit.*, p. 21.

<sup>71</sup> Le pacte de Bagdad (grâce au ralliement de l'Iraq et de la Jordanie) compensait la perte prévisible de l'Égypte pour l'Angleterre, car cette lutte d'influence n'avait pas pour seule priorité d'éloigner les Soviétiques du Moyen-Orient, elle devait aussi prévenir la poussée américaine dans la région. FERRO M. : *Suez : naissance d'un Tiers-Monde*, p.27, *op. cit.* p.29.



lobby cotonnier des Etats du Sud américain; ils tentaient ainsi d'infléchir la politique indépendante du nouveau président égyptien.

Pour Nasser, de retour d'une conférence entre les trois « Grands » du Tiers-Monde<sup>72</sup>, le retrait de l'offre de financement américaine représentait un « geste politique visant non seulement la dignité de l'Egypte mais ses espérances. C'était un défi auquel il allait lui falloir trouver une réponse efficace ou se démettre » (HEYKAL M., 1987, p. 16). M. Heykal, alors conseiller de Nasser, rapporte que celui-ci avait retenu un mot du ministre des Affaires étrangères britannique, Selwin Lloyd, qui avait rapporté l'importance du canal de Suez à la navigation commerciale mais surtout comme partie de l'ensemble du complexe pétrolier. Alors que les sociétés pétrolières accordaient partout 50% de leurs bénéfices aux gouvernements, les énormes profits de la Compagnie du canal de Suez ne rapportaient qu'un revenu dérisoire au gouvernement égyptien. C'est ainsi que Nasser aurait eu l'idée de récupérer 100% des bénéfices du canal en le nationalisant, ce qui, outre le coup d'éclat espéré, devait permettre à l'Egypte de financer elle-même le barrage d'Assouan.

Le 26 juillet 1956, date commémorative de la déposition du roi Farouk, Nasser annonce la nationalisation du canal de Suez. Lorsqu'il utilise le nom de code « de Lesseps » dans son discours prononcé depuis Alexandrie, ses officiers s'emparent des bâtiments du canal à Ismaïlia, Port Saïd et Suez. En quelques minutes, l'occupation fut terminée; et l'exigence que le trafic se poursuive normalement fut respectée.

La nationalisation de la Compagnie qui gérait le canal pour le compte d'Anglais et de Français, symbole de l'implantation impérialiste en Egypte, signifia la fin de la domination britannique sur l'Egypte et, surtout, le réveil de tous les peuples dominés. En prenant possession du canal, l'Egypte devenait libre de son destin, elle se libérait de la domination occidentale.

« La joie, la fierté, les plus folles espérances, tout d'un coup étreignaient chaque Egyptien. Les Egyptiens pouvaient donc défier les grandes puissances, pouvaient décider sans elles, contre elles, de leur propre destin. C'était une libération dans l'esprit de tout Egyptien comme de tout Arabe »<sup>73</sup>.

Selon M. Hussein, le retentissement de la nationalisation du canal de Suez dans les masses populaires atteignit un point tel que l'Egypte fut sur le point de se transformer en une « force politico-militaire de masse ». La nationalisation du canal de Suez marque ainsi la prise de conscience politique des masses égyptiennes.

Les réactions internationales sont immédiates et révèlent d'anciennes alliances et de nouvelles contradictions. A cause de sa vocation panarabe, Nasser est présenté par

<sup>72</sup> Nehru, Tito et Nasser.

<sup>73</sup> HUSSEIN M. (1976) : *L'Egypte : lutte des classes et libération nationale*, Maspero, t.1, p.106.

les Anglais et les Français comme un nouvel Hitler; ils exigent sa capitulation, *manu militari* si nécessaire. Pour les premiers, au-delà de l'affront, c'est le point sensible de la puissance anglaise qui est atteint<sup>74</sup>. Pour les seconds, qui reçurent l'allusion à de Lesseps comme une insulte à l'œuvre de la France, c'est une occasion de frapper la rébellion algérienne<sup>75</sup>. Stupéfaction : le secrétaire d'Etat américain Dulles s'oppose à une intervention armée et invoque la nationalité égyptienne de la Compagnie Universelle pour éviter de condamner sa nationalisation.

« Au moment où les dirigeants français voyaient dans l'affaire de Suez l'occasion de régler leurs comptes avec Nasser et de retourner à leur avantage les événements d'Algérie et où les Britanniques y voyaient une excellente opportunité pour reprendre en main les affaires arabes, les Américains signifiaient aux deux alliés qu'ils allaient profiter de la circonstance pour prendre leur relève » (FERRO M., 1987, p. 59).

Le canal de Suez constitue alors le terrain d'affrontement des grandes puissances. Quatre mois durant, le monde a les yeux rivés sur Suez. Nasser, qui se sent soutenu par l'Inde et la Russie refuse le plan d'internationalisation du canal. Londres et Paris rappellent leurs pilotes qui assuraient le trafic du canal et portent l'affaire devant le Conseil de Sécurité de l'ONU, comptant sur l'interruption du trafic pour justifier une intervention militaire. Or, les Egyptiens assurent la poursuite du trafic et le Conseil de Sécurité approuve à l'unanimité un règlement pacifique de la crise selon six principes<sup>76</sup>. Insatisfaits, Anglais et Français s'allient secrètement avec Israël pour une opération militaire qui vise à provoquer la chute de Nasser. L'Angleterre, qui entrevoit la fin de son rôle de grande puissance intervient pour tenter de sauvegarder ses intérêts, alliée à la France qui n'apprécie pas l'aide de Nasser au F.L.N. algérien, et à Israël, qui voit l'occasion de détruire la machine de guerre de Nasser, tout en obtenant un accès au détroit de Tiran et au canal de Suez.

Afin de garder leur crédit aux yeux des Arabes, les Anglais et les Français s'arrangèrent avec Israël pour intervenir sur la zone du canal sous le prétexte de séparer les belligérants. Le 29 octobre 1956, l'armée israélienne envahit le Sinaï; en réponse à l'ultimatum britannique qui demandait aux « belligérants » de cesser le combat, Tsahal stoppa sa progression à 18 km du canal. La conquête du Sinaï était un fait accompli. Mais, dès le lendemain, la presse nationale et internationale dénonçait le complot impérialiste.

Les Etats-Unis exprimèrent leur désaccord avec l'Angleterre en faisant voter par le Conseil de Sécurité une première résolution, dès le 30 octobre, « contre toute utilisation

<sup>74</sup> Un tiers de ses navires utilisait le canal, l'approvisionnement pétrolier pouvait être compromis et la Compagnie du canal comportait une majorité de parts britanniques depuis 1875.

<sup>75</sup> FERRO M. (1987), *op. cit.*, p. 56-57.

<sup>76</sup> Ces principes, établis par le ministre des Affaires Etrangères britannique Selwin Lloyd et acceptés par les négociateurs étaient : 1- Libre passage à travers le canal de Suez. 2- Respect de la souveraineté égyptienne sur le canal. 3- Dissociation de la gestion du canal d'avec la politique d'un seul pays. 4- Soins de fixer les péages confiés à l'association des usagers et à l'Egypte. 5- Affectation d'une part des péages au développement de l'Egypte. 6- Etablissement d'une procédure d'arbitrage pour régler le contentieux entre la Compagnie et l'Etat égyptien. FERRO M. (1987), p. 64.



de la force au Moyen-Orient », suivie d'une seconde résolution exigeant le retrait des forces israéliennes derrière la ligne d'armistice et refusant la présence de Français et d'Anglais dans la force d'interposition de l'ONU. L'URSS, elle, les menaçait de représaille nucléaire. Ainsi, les forces franco-britanniques, « alors qu'elles se voulaient gendarmes, se trouvaient en position d'accusées, d'agresseurs » (FERRO M., 1987, p. 79).

Bien que l'ultimatum n'eut plus de raison d'être - les armées égyptienne et israélienne s'étaient séparées d'elles-mêmes et le canal avait été obstrué par ordre de Nasser qui y fit couler plusieurs navires, annonçant qu'il ne serait pas remis en état avant que les troupes d'invasion ne quittent le pays - et malgré l'opposition internationale grandissante, les parachutistes français débarquèrent à Port Saïd le 5 novembre. Le débarquement franco-britannique eut finalement lieu le 6 novembre, bien qu'il fût désavoué par les opinions publiques et se déroula dans un contexte d'angoisse. Après une journée de combats qui conduisirent une colonne armée de Port Saïd à Fayid, Londres et Paris se soumirent aux injonctions de l'ONU, de Washington et de Moscou et suspendirent l'opération Mousquetaire.

L'arbitrage des nouveaux Grands, Etats-Unis et URSS, et le cessez-le-feu voté par l'ONU, transformèrent un succès militaire en un fiasco politique. Ni l'Angleterre ni la France ne retrouveront de position dominante dans le monde, tandis que la crise révèle « la capacité de l'URSS à étendre l'aire de son intervention jusqu'à l'Afrique; ensuite, l'aptitude des Etats-Unis à s'étendre avec elle, derrière le dos de leurs alliés, afin de mieux assurer l'hégémonie américaine dans le monde, au nom de la lutte contre l'expansionnisme soviétique précisément. Surtout, [la crise] marque la déchéance de l'Europe et l'apparition à sa place, comme partenaire privilégié des deux « Grands », d'un Tiers-Monde dont le poids se fait sentir, pour la première fois de façon efficace, à l'ONU » (FERRO M., 1987, p. 105).

Et pourtant, déjà, les deux « Grands » essaient de contrôler la voie intercontinentale et les Soviétiques s'implantent en Egypte pour mener à bien la réalisation technique du Haut Barrage d'Assouan.

## **B. Le canal de Suez : un objet de rivalité dans la guerre froide**

### ***1. L'arme pétrolière liée au canal : un moyen d'impliquer les grandes puissances dans le conflit proche-oriental***

En liant le sort du canal de Suez à celui du pétrole des pays arabes, l'Egypte a réussi à impliquer les grandes puissances dans le règlement de son conflit avec Israël. La guerre des Six Jours commence le 22 mai 1967, lorsque Nasser bloque le détroit de Tiran pour l'interdire aux Israéliens, déjà exclus du canal - il menaçait ainsi leur approvisionnement en pétrole. La riposte ne tarda pas : le 5 juin, l'aviation israélienne

attaquait et, le 8 juin, Tsahal atteignait la rive orientale du canal de Suez - ce dernier fut obstrué, transformé en ligne de front et restera fermé jusqu'en 1975.

Le pétrole devint alors une arme politique, utilisée au sein de l'OPAEP<sup>77</sup> pour servir la cause du canal de Suez et des pays arabes : en 1971, l'organisation décida de prélever une taxe sur les ventes pour toute la durée de la fermeture du canal. En 1973, après la traversée du canal par les troupes égyptiennes, les Arabes parvinrent à s'unir pour durcir leur position : le 18 octobre, les représentants de l'OPAEP décrétaient l'embargo pétrolier à l'encontre des Etats accusés de soutenir Israël. Ils prirent alors la décision historique de réduire de 5% par mois leur production jusqu'à ce que les pays consommateurs (Japon, Europe et Amérique du Nord) forcent Israël à se retirer des territoires occupés.

Par le biais de l'embargo, les pays arabes ont totalement impliqué les puissances occidentales - déjà engagées - dans la confrontation israélo-arabe<sup>78</sup>. L'Égypte, dans la recherche d'une paix négociée avec Israël, cherchait l'appui de ces puissances en faisant valoir l'importance que représenterait pour elles la réouverture du canal de Suez.

## *2. Le canal de Suez dans le conflit israélo-égyptien et les rivalités américano-soviétiques au Proche-Orient*

Lors de sa fermeture, le canal s'est trouvé placé sur le terrain des rivalités américano-soviétiques au Proche-Orient. Par leur politique du *containment*, les Américains tentaient alors d'endiguer l'expansion de l'influence soviétique qui se fait sentir fortement sur le Monde Arabe.

En 1967, l'Égypte, dirigée par Nasser, entretenait de bonnes relations avec l'Union Soviétique qui lui fournissait l'aide nécessaire à la construction du barrage d'Assouan. Selon certains analystes des relations internationales<sup>79</sup>, l'URSS aurait tenté en vain de faire rouvrir le canal. Celui-ci lui était en effet beaucoup plus nécessaire qu'aux Américains : il lui permettait de développer les liaisons entre la Russie Occidentale et les Républiques Soviétiques d'Asie et de faciliter les mouvements de sa flotte commerciale et, surtout, militaire, en Méditerranée et dans l'océan Indien - et, donc, sa visibilité sur les lieux de tension, visibilité nécessaire dans le cadre de la guerre froide.

Les Etats-Unis, percevant ces avantages comme autant d'inconvénients pour eux dans leur lutte d'influence mondiale, s'étaient dans un premier temps opposés à la réouverture rapide du canal. Leurs communications économiques et militaires n'étant pas affectées par la fermeture du canal, et disposant déjà d'un appui solide au Proche-Orient

<sup>77</sup> Organisation des pays arabes exportateurs de pétrole (dont l'Égypte n'est pas membre).

<sup>78</sup> Outragé par la demande d'accorder une aide d'urgence de 2,2 milliards \$ à Israël, présentée par Nixon au Congrès, le roi Fayçal décida l'embargo total sur les exportations de pétrole saoudien vers les Etats-Unis. WATERBURY J. (1973), p. 59.

<sup>79</sup> DERIENNIC J.-P. (1983) : *Le Moyen-Orient au XXe siècle*, A. Colin.



du fait de leurs accords avec Israël<sup>80</sup>, ils purent rester un certain temps sur cette position.

La réouverture du canal, indispensable à l'Égypte, constituait bien un enjeu politique à l'échelle mondiale. Dans cette situation, les propositions du Président Sadate, six mois après son accès au pouvoir, de rouvrir le canal si Israël retirait ses troupes en deçà des cols du Sinaï ne trouvèrent guère d'écho chez les dirigeants des grandes puissances<sup>81</sup>. Sadate décida alors de rompre les relations de l'Égypte avec l'Union Soviétique - qui avait par ailleurs essuyé une série de revers dans la région -, en expulsant les conseillers soviétiques d'Égypte et en abrogeant le traité de 1971.

Le canal devint, au cours des années suivantes, l'une des raisons principales du ralliement du président Sadate aux États-Unis. Mais, pour le gouvernement égyptien, seule une offensive armée pouvait constituer un moyen de sortir de l'impasse, et permettre, par la suite, d'engager des négociations avec l'appui de la diplomatie américaine.

Le 6 octobre 1973, en plein Ramadan, la traversée du canal et la destruction de la ligne de fortification Bar-Lev par les forces égyptiennes permirent de rompre le *statu quo*. Mais cette victoire initiale incontestable voit ses résultats anéantis huit jours plus tard par une percée de l'armée israélienne vers Suez. Un affrontement direct entre les deux blocs menace alors de faire basculer une bataille autour du canal en un conflit mondial. L'appel de Sadate d'envoyer des troupes capables de faire appliquer le cessez-le-feu décrété par la résolution 338 de l'ONU est rejeté par les États-Unis; ce à quoi l'URSS répond par la menace d'envoyer unilatéralement ses troupes dans la région pour imposer un cessez-le-feu. Nixon riposte alors par la mise en alerte de toutes les bases américaines du monde. L'Union Soviétique recule devant le risque nucléaire et la menace de globalisation du conflit. L'engrenage est finalement désamorcé rapidement par l'entente finale des deux Grands qui s'accordent sur l'envoi immédiat d'une force internationale de paix sous l'égide de l'ONU.

La réouverture du canal, à laquelle la cessation de l'embargo pétrolier était conditionnée, faisait alors du retour de la paix en Égypte un enjeu pour les États-Unis. Le Secrétaire d'État américain Kissinger prit en main le règlement de la crise : il rétablit les relations diplomatiques avec l'Égypte et prépare les négociations israélo-égyptiennes qui se déroulent au kilomètre 101 de la route Le Caire-Suez et qui envisagent le retrait des troupes israéliennes sur leurs positions antérieures. L'Égypte changeait d'allié et le canal de contrôle.

Lors de la période de négociation qui s'ouvrit entre le cessez-le-feu et la signature des accords de paix israélo-égyptien en 1979, l'Égypte tentera d'accélérer le retrait de l'armée israélienne de la zone du canal en utilisant le canal pour faire pression sur Israël et, à travers lui, sur les négociateurs américains.

<sup>80</sup> Le soutien indéfectible de Washington à Israël, sous la pression du lobby juif du Congrès, a abouti à plusieurs accords, dont l'accord militaire israélo-américain de 1983. A. LABIDI (1988), *op.cit.*

<sup>81</sup> L'alliance égypto-soviétique de 1971 échoua aussi à obtenir ce résultat et le sommet Nixon-Brejnev de mai 1972, qui préconisait la détente militaire au Proche-Orient, menaçait encore de laisser en suspens les négociations sur le canal (RONDOT Ph., 1983).

En 1975, alors que le déminage est en cours, Sadate annonce qu'il n'envisage officiellement la réouverture du canal qu'à la condition d'un nouveau repli israélien dans le Sinaï, et précise que le canal sera ouvert à la navigation sauf pour Israël tant que l'état de guerre prévaudra entre lui et l'Égypte<sup>82</sup>. Il suggère, dans une volonté d'apaisement visant à encourager le retrait israélien, que, d'ici là, les marchandises à destination de l'État hébreu pourront transiter sous des pavillons tiers. Trois mois plus tard, son attitude est plus modérée : il déclare en effet être prêt à autoriser le transit de marchandises non stratégiques à destination d'Israël, en précisant que cette autorisation dépendra de l'attitude de cet État<sup>83</sup>. La nécessité, d'une part, de récupérer une source de revenus indispensable grâce à la réouverture du canal et, d'autre part, de gagner la confiance des futurs utilisateurs du canal soucieux de la sécurité de la voie d'eau, poussa Sadate à faire des concessions.

Les États-Unis ont ainsi pu, à leur tour, utiliser le canal comme un instrument de pression économique sur l'État égyptien, pour influencer sur le règlement du conflit israélo-égyptien. En effet, la réduction des ressources financières de l'Égypte, liée à la fermeture du canal et à l'effort de guerre, avait limité le champ des options politiques du gouvernement qui devait, en outre, faire face à la montée de la contestation sociale. Ainsi, la promesse américaine d'une aide financière conséquente au titre de la coopération, a-t-elle permis aux États-Unis de solliciter, de la part de l'Égypte, des concessions politiques envers Israël, qui aboutiront à la signature des accords de paix. Les documents secrets relatifs à l'accord égypto-israélien sur le Sinaï (1975)<sup>84</sup> précisent en effet les garanties que les États-Unis fournissent à Israël en échange de son retrait du Sinaï : exécution préalable de l'engagement égyptien d'autoriser le transit de cargos israéliens dans le canal de Suez (article 5) et engagement que le gouvernement américain déploiera tous les efforts pour répondre entièrement aux besoins d'Israël en équipements militaires et défensifs et à ses besoins en matière énergétique et économique (article 1). Les États-Unis s'engagent aussi à assurer le transport du pétrole vers Israël en cas d'embargo qui frapperait cet État et à constituer des stocks qui lui seront réservés. Le canal et, par son intermédiaire, l'accès au pétrole, sont donc bien au cœur du règlement du conflit.

André Vigarié a récapitulé les enjeux géostratégiques liés à l'accès aux océans dans les guerres proche-orientales et le rôle des deux Grands dans ces affrontements<sup>85</sup>. Sans adopter son expression d'« Islam sur mer », dont la connotation religieuse nous paraît inadéquate au regard des enjeux effectifs que révèlent les conflits noués autour du Proche-Orient et du canal de Suez, nous comprenons son propos comme la mise en évidence de la dimension océanique prise par le Monde Arabe. Arguant de la

<sup>82</sup> Discours du chef de l'État s'adressant à un groupe de juristes français le 15 janvier 1975, cité dans WISSA-WASSEF C. (1975) : « Les projets d'aménagement de la zone du canal de Suez », *Maghreb/Machrek*, n°68, p. 52.

<sup>83</sup> *Time Magazine*, 6/4/1975.

<sup>84</sup> Texte des accords secrets relatifs à l'accord égypto-israélien sur le Sinaï rendus publics le 4/10/1975, 6 p.

<sup>85</sup> VIGARIE A (1990) : *Géostratégie des océans*, p. 228.



« maritimisation des mobiles des comportements », A. Vigarié met ainsi en évidence les relations entre des problèmes séparés en énonçant notamment que :

- le contrôle de Suez a été recherché par chacun des deux Grands, ceci pouvant expliquer la soumission de l'Égypte à des pressions diverses et les tentatives d'implantation de l'ex-URSS dans le sud de la mer Rouge en compensation de sa perte de contrôle, par allié interposé, du canal de Suez;
- Israël a fait la guerre pour garantir la liberté de ses accès maritimes parce que ce pays est en butte à la Ligue Arabe;
- les pays arabes modérés qui ont financé la lutte contre Israël appuient l'Égypte même quand elle s'accorde avec l'État Hébreu, parce qu'ils sont pro-occidentaux et que l'Égypte tient la voie stratégique d'évacuation du pétrole dont ils ont besoin à proportion de leurs ventes et de leurs achats extérieurs;

Ces événements, brièvement exposés, laissent entrevoir l'imbrication des niveaux et des motifs d'intervention sur le canal de Suez dans le cadre d'un conflit régional. Le règlement de cette nouvelle guerre israélo-égyptienne a révélé l'importance stratégique du canal dans la lutte d'influence entre les deux Grands.

L'épopée du canal a bien permis de confirmer, d'une part, le rôle du canal de Suez - objet principal des interventions étrangères - dans les relations internationales de l'Égypte, et d'autre part, l'utilisation de grands projets d'infrastructures - comme le canal ou le barrage d'Assouan - dans les luttes politiques. A la fois agent d'une intégration au système économique et politique mondial et facteur du risque d'ingérence étrangère, le canal pose un éternel dilemme à l'Égypte. Et celle-ci est plus vigilante encore depuis qu'elle profite du revenu considérable qu'il génère, lequel représente une des premières sources en devises de son budget.

### **III. LE CANAL DE SUEZ : UNE ROUTE PARMIS D'AUTRES, UNE RENTE A PRESERVER**

Si le commerce total par voie maritime et le trafic du canal n'ont cessé de croître, la part relative du canal de Suez dans les échanges maritimes mondiaux diminue. Il ne capte plus que 8,8% des échanges maritimes totaux en 1992 contre près de 15% en 1950<sup>86</sup>. L'évolution du trafic du canal depuis sa réouverture en 1975 met en évidence les éléments qui menacent sa prospérité. L'Organisme chargé de sa gestion réagit à la concurrence par l'adaptation régulière de la voie d'eau, en vue de préserver un revenu qui représente une rente en devises considérable pour l'Égypte et une source d'activités primordiales pour le développement planifié de toute la zone du canal. La baisse sensible du trafic du canal et des revenus qu'il génère, manifeste depuis 1995, laisse penser à une baisse d'intérêt des puissances maritimes.

---

<sup>86</sup> Le commerce maritime global s'élevait à 550 Mt en 1950 et à 4 200 Mt en 1992 d'après A. FREMONT (1996) : « L'espace maritime et marchand : pour une problématique », pp. 203-213. Le canal enregistrait aux mêmes dates un trafic de 81,8 Mt et de 369,8 Mt d'après les chiffres de l'Organisme du canal.

### A. Comment le canal peut-il rester une voie de circulation indispensable dans un environnement concurrentiel et politiquement instable ?

L'ouverture du canal de Suez révolutionna en son temps la circulation maritime, en permettant un gain de 58% sur la distance Gênes-Bombay, de 54% sur Marseille-Saïgon et de 42% sur Liverpool-Bombay. Les nations bénéficiant d'un débouché sur la Méditerranée, puis celles de l'Europe du Nord, sont les mieux placées pour tirer parti du canal dans leurs liaisons avec l'Asie. Le gain de distance est de 88% entre la Grèce et l'Arabie saoudite alors qu'il atteint seulement 18% pour un trajet New-York-Singapour. Plus les points de départ et d'arrivée du transit sont distants des mers adjacentes au canal, plus l'économie relative, calculée aussi en fonction des droits de passage du canal, diminue. Trois variables sont à considérer : la distance, le coût et le temps. Il convient ici de mesurer les gains en terme d'*espace-temps* et d'*espace-coût*. Une autre variable peut remettre en cause le bénéfice du raccourci que procure l'emprunt du canal : la sécurité du passage. L'évolution parallèle des flottes et des dimensions du canal et les variations du trafic depuis 1975 nous amèneront à confronter les avantages du canal à ceux des routes concurrentes. Enfin, la mutation globale de son trafic traduit l'intérêt renouvelé du canal.

#### 1. L'adaptation des dimensions du canal à l'évolution de la flotte mondiale

Pariant sur l'essor de la navigation à vapeur, le canal avait réussi, quelques années après son ouverture, à se rendre indispensable à un point tel que la flotte marchande évolua notamment en fonction des possibilités qu'il offrait. Parallèlement, la voie d'eau fut constamment adaptée aux changements de taille des navires. « De 1869 à 1940, le volume des travaux successifs correspond à 4,5 fois celui de la période du creusement initial »<sup>87</sup>. Les agrandissements se sont poursuivis après la nationalisation du canal jusqu'à l'interruption du « plan Nasser »<sup>88</sup> par la guerre de 1967.

Depuis les années 1970, la relation dialectique qui relie l'évolution de la flotte à celle du canal s'émousse. Le canal peine à rattraper le sérieux retard accumulé pendant la dernière période de fermeture (1967-1974). Les armateurs ont décidé d'adapter la flotte mondiale à la longue route du Cap de Bonne Espérance, misant ainsi davantage sur la sécurité et la régularité du transport que sur sa rapidité. L'évolution vers le gigantisme des navires et la généralisation des pétroliers géants<sup>89</sup> compensaient aisément la « perte » du canal; pire, elles le rendaient obsolète. A la réouverture du canal en 1975, les pétroliers jaugeant plus de 100 000 tpl (tonnes de port en lourd) détenaient déjà 6 à 7% de la capacité mondiale alors que le canal était adapté au transit des navires n'excédant pas 60 000 tonnes de charge utile (MOUAWAD H., 1983, p.5).

<sup>87</sup> CHARLIER J. (1988), *op. cit.*, p. 151.

<sup>88</sup> La profondeur initiale du canal était de 23 pieds (7 m). En 1957, le tirant d'eau est porté à 35 pieds, puis à 38 pieds avant 1967 (autorisant ainsi le passage des navires de 55 000 tpl en charge). Le « plan Nasser » prévoyait d'atteindre un tirant d'eau de 48 pieds en 1972 (qui aurait permis le transit des navires de 100 000 tpl).

<sup>89</sup> VLCC (*very large crude carrier*) de 200 000 à 350 000 tpl et ULCC (*ultra large crude carrier*) de plus de 500 000 tpl sont apparus avant la fermeture de 1967. Ils ne concurrençaient pas encore le canal de Suez, mais la fermeture de ce dernier a encouragé le développement des navires géants rentables sur le trajet par le cap de Bonne Espérance.



Dès lors, l'Organisme du canal dut redoubler d'efforts pour adapter la voie interocéanique aux nouvelles conditions de la circulation maritime et reconquérir le trafic détourné par la route du Cap. Il entreprend dans ce but son huitième programme de travaux :

- La première étape d'approfondissement du canal (1975-1980) porte le tirant d'eau de 38 à 53 pieds en 1980<sup>90</sup>; elle permet le passage des navires de 150 000 tpl à pleine charge et de 300 000 tpl à vide. Une nouvelle catégorie de pétroliers apparaît : les *Suez-max*, pétroliers de 150 000 tpl qui peuvent passer le canal à pleine charge. Mais, en 1995, ces navires sont devenus obsolètes, ils assurent désormais moins de la moitié du tonnage mondial<sup>91</sup>.

- La deuxième phase du programme d'approfondissement (1981-1986) devait porter le tirant d'eau du canal de Suez à 67 pieds pour ouvrir le canal aux pétroliers de 260 000 tpl en charge et de plus de 500 000 tpl en lest. Sa réalisation est abandonnée en 1982, car les superpétroliers qu'elle tentait d'attirer subissent la crise de la consommation mondiale et se trouvent en nombre excédentaire.

L'agrandissement à long terme du canal a finalement été engagé en 1994, dans le but de sauvegarder la compétitivité du canal : il répond à une légère baisse du trafic du canal en 1993 et anticipe la chute plus conséquente du nombre de navires transitant par le canal en 1994 (16 370 contre 17 316 en 1993). La profondeur de 59 pieds est visée, pour permettre le passage de navires de 200 000 tpl en charge.

En 1996, la profondeur du canal atteint 57 pieds<sup>92</sup>. Mais le déclin du trafic de produits pétroliers (-35,5% en 1995) dans le sens Sud-Nord et la concurrence de l'oléoduc Sumed<sup>93</sup> poussent l'Organisme du canal à annoncer la poursuite des travaux : il souhaite autoriser le passage des navires d'un tirant d'eau de 72 pieds (près de 22 m) dès 1999. Les travaux s'enlisèrent néanmoins jusqu'en octobre 2000, date à laquelle le gouvernement égyptien décide de soutenir l'Organisme du canal dans ses objectifs. La profondeur du canal sera portée à 25 m, de manière à accueillir les navires de 72 pieds de tirant d'eau, allant jusqu'à 350 000 tpl. en charge et sa largeur passera de 345 à 400 m. Il s'agit de permettre à long terme (en 2010), le passage de 92 % de la flotte mondiale, et des supertankers en particulier.

L'achèvement d'une première partie de ces travaux fin 2001 rend le canal accessible aux navires d'un tirant d'eau de 62 pieds, chargeant jusqu'à 250 000 tonnes; les navires de 66 pieds de tirant d'eau devraient pouvoir l'emprunter dès 2005. Ces derniers, qui représentent 350 000 tpl en charge, correspondent à la taille maximale imposée par l'Organisation Maritime Internationale aux pétroliers, dans le cadre des accords sur la protection de l'environnement qui doivent entrer en vigueur en 2015.

<sup>90</sup> Suez Canal Authority : *The Suez Canal development project*, June 1975, SCA Press, Ismaïlia, 8p. Ce programme de redimensionnement, mené entre 1975 et 1980, envisage aussi l'établissement de nouveaux chenaux de dérivation qui auroient le croisement des navires en plusieurs points et un nouveau débouché à l'Est de Port Saïd.

<sup>91</sup> En effet, 80,6% des *Suez-max* qui sont toujours en service ont été construits avant 1981. Cf. « Structure de la flotte pétrolière mondiale », Stockholm Chartoring AB, *Arguments*, n°17, mars 1996.

<sup>92</sup> *al-Ahram Weekly*, 6-12/01/94 et *al-Ahram Hebdo*, 15-21/11/95.

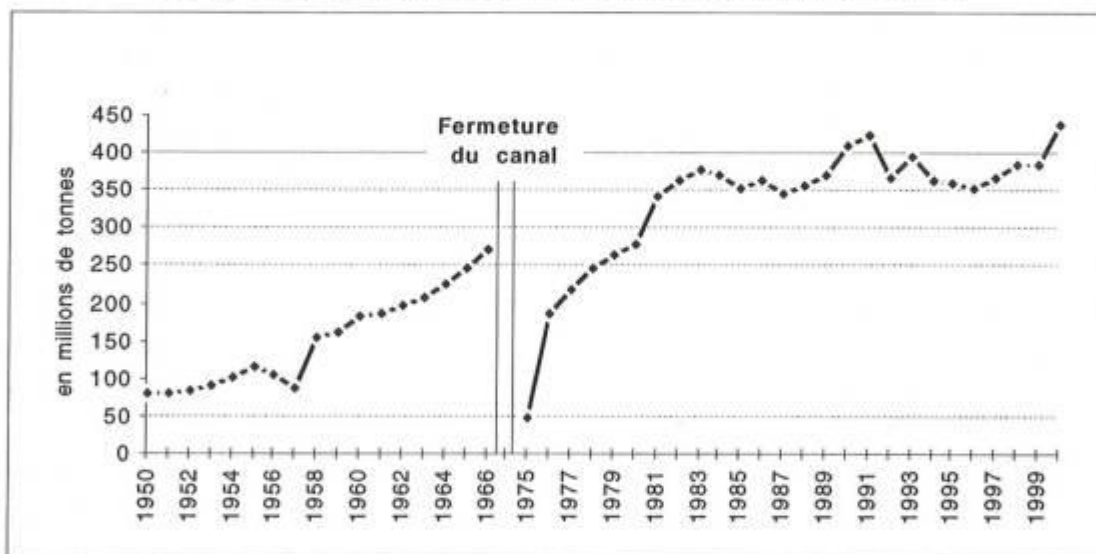
<sup>93</sup> Ou Suez-Méditerranée. Il relie la mer Rouge (au sud de Suez) à la Méditerranée (à proximité d'Alexandrie). Sa capacité atteint 2,5 millions de barils/jour en août 1995.

Le redimensionnement du canal de Suez vise donc essentiellement le transport du pétrole - les pétroliers ont en effet été les navires les plus touchés par le gigantisme, jusqu'à la limitation récente de leur taille. Bien que le succès du canal soit de moins en moins lié au transit pétrolier, l'Organisme du canal a néanmoins choisi de tenter de récupérer le trafic des exportations pétrolières du Golfe dès le début des années 1990. Comme les dimensions du canal n'autorisaient que le passage de « petits » pétroliers en charge<sup>94</sup> (sens Sud-Nord) et interdisait donc le bénéfice des grosses unités qui assurent la majeure partie du tonnage mondial, il était jugé indispensable de redimensionner le canal maritime. L'analyse de la structure du trafic du canal montre, malgré tout, le déclin inexorable du trafic pétrolier au profit de celui des marchandises générales. Fort heureusement, les navires spécialisés qui transportent ces marchandises, notamment les porte-conteneurs, bénéficient eux aussi du redimensionnement du canal.

## 2. Le trafic du canal menacé par le déclin du transit pétrolier

Dès la réouverture du canal en 1975, la question de son avenir se pose<sup>95</sup>. Malgré une reprise rapide et une augmentation globale du trafic (cf. Fig. 18), la diminution de la part du transport pétrolier annonce en effet une mutation sérieuse.

Figure 18 : Evolution du trafic du canal de Suez (1950-1996)



Source : Suez Canal Authority : Yearly Report 1993 et 1997, MEED.

Le tonnage net croît, certes, rapidement : il retrouve dès 1979 le niveau d'avant la fermeture du canal (avec 266 Mt) et atteint le chiffre record de 378 Mt en 1983. A partir de cette date, la récession globale des échanges mondiaux et l'insécurité dans le golfe arabo-persique perturbent la progression du trafic. Une légère baisse est enregistrée

<sup>94</sup> En 1993, seulement un gros tiers du trafic pétrolier du canal est transporté par des tankers de plus de 120 000 tpl, les autres navires ne dépassant pas la catégorie des 80-90 000 tpl. Dans le sens Sud-Nord, les trois quarts du tonnage pétrolier correspondaient à des navires de moins de 150 000 tpl. SCA Yearly Report, 1994.

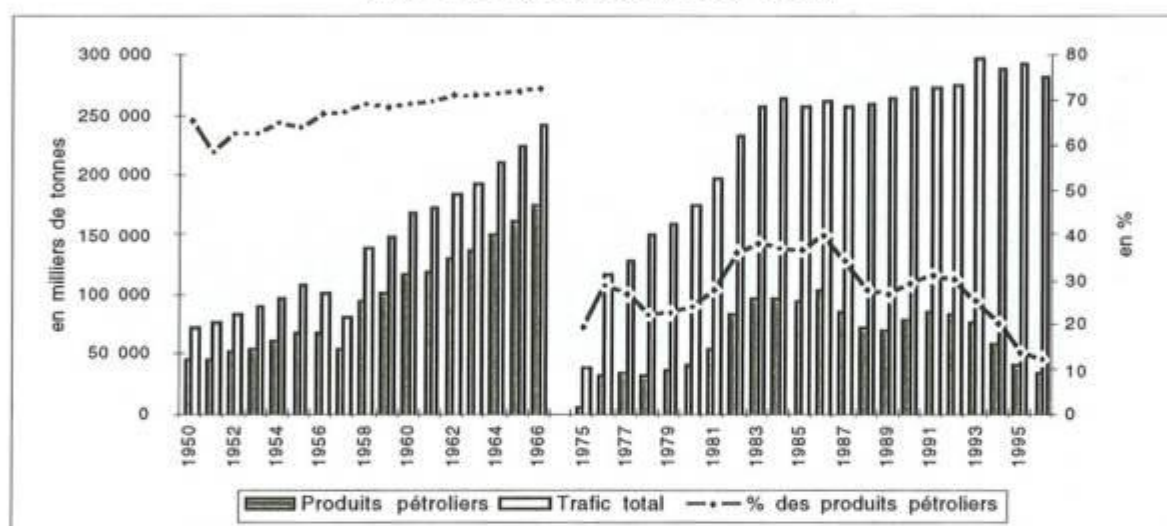
<sup>95</sup> GUILLOT R. (1979) : « Quel avenir pour le canal ? » in *Défense nationale*, février, pp. 85-92.



jusqu'à 352 Mt en 1987, qui est due au contrecoup des chocs pétroliers. La hausse du trafic reprend ensuite pour atteindre un nouveau record en 1991, avec 426 Mt. Mais la crise du Golfe provoque une chute durable du trafic après cette date; en effet, malgré une légère reprise deux ans plus tard, la tendance à la baisse se poursuit (le trafic diminue en effet de 4% par an en moyenne jusqu'à retomber à 355 Mt en 1996) et l'essentiel des variations interannuelles peut s'expliquer par des événements conjoncturels aléatoires. Le trafic connaît, enfin, une nouvelle progression à partir de 1997 (il atteint 439 Mt), mais celle-ci reste cependant fragile.

La diminution de la part du trafic pétrolier modifie la structure du trafic du canal de Suez, ainsi que son rôle dans les transports maritimes internationaux (Fig. 19).

Figure 19 : Evolution de la part des produits pétroliers dans le trafic de marchandises total du canal de Suez (1950-1996)



Source : Suez Canal Authority : Yearly Report 1993 et 1997.

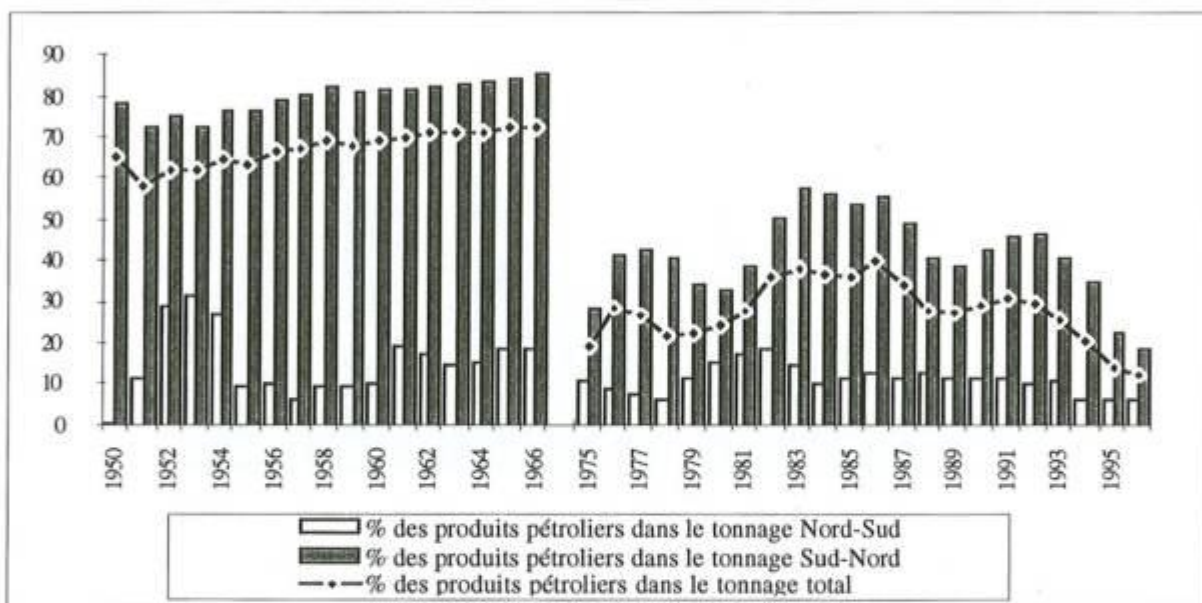
Si les produits pétroliers représentaient près des trois quarts du trafic global du canal avant sa fermeture en 1966, cette part n'excédera plus les 40 % après 1975. L'époque où le canal bénéficiait du monopole incontesté du transit pétrolier vers les pays industrialisés du Nord est bel et bien révolue. Bien que le trafic pétrolier ait repris lentement à la réouverture du canal, il ne représente plus qu'un quart du tonnage total en 1993, et sa part, de même que son volume, chutent inexorablement depuis : en valeur absolue, son tonnage passe en dessous de la barre des 50 Mt en 1995 (contre 176 Mt en 1966). A partir de 1988, le trafic pétrolier ne commande plus les variations du trafic global du canal et l'accroissement de ce dernier s'explique donc essentiellement par le développement du transport d'autres marchandises.

La chute du trafic pétrolier correspond à un renversement de tendance définitif que les efforts de recalibrage du canal n'ont pas réussi à limiter. En effet, le nombre de supertankers - qui pouvaient emprunter le canal partiellement chargés - a diminué dès la fin des années 1980, suite à la mise à la casse d'une bonne partie des pétroliers de 200-

300 000 tpl. Les programmes de construction navale, fondés sur des prévisions d'augmentation forte (+10% par an) de la consommation - qui se sont infléchies suite aux chocs pétroliers - ont provoqué l'effondrement du marché de fret. En conséquence, la route du cap de Bonne Espérance a été revalorisée, sauf lorsque la destination finale des cargaisons est la Méditerranée Orientale; le trafic pétrolier du canal a donc logiquement diminué, et notamment celui assuré par les supertankers de plus de 200 et 300 000 tpl.

La répartition du trafic pétrolier selon le sens du passage (Fig. 20) indique un déséquilibre qui tend toutefois à s'amoinrir.

Figure 20 : Evolution du pourcentage des produits pétroliers dans le trafic global du canal de Suez selon le sens du transit (1950-1996)



Source : Suez Canal Authority : Yearly Report, 1993 et 1997.

Le trafic Sud-Nord des hydrocarbures - celui qui alimente l'Europe et les Etats-Unis en pétrole du Golfe - a représenté jusqu'en 1966 plus de 85% du flux de marchandises Sud-Nord du canal, alors que le pétrole contribuait à moins d'un quart du flux Nord-Sud. Ce niveau ne sera plus jamais atteint malgré une reprise rapide des échanges qui se produit juste après le premier choc pétrolier de 1973. Sous l'effet négatif du second choc pétrolier, le volume de pétrole transitant par le canal en direction du Nord n'atteint, en 1986, que la moitié du niveau de 1966 et, depuis cette date, ce taux chute encore pour ne représenter en 1996 que le 1/7ème du niveau de 1966. La baisse de la part du pétrole au trafic Sud-Nord, associée à la légère hausse du trafic pétrolier dans le trafic Nord-Sud (due pour l'essentiel aux produits raffinés alors que le pétrole brut domine dans le sens opposé), n'en provoque pas moins un rééquilibrage du trafic global.

Les variations du trafic Sud-Nord sont liées à des phénomènes politiques et économiques. Ce trafic essuie trois baisses qui l'empêchent de rattraper son niveau d'avant la fermeture du canal :



- la première, à partir de 1978, est accentuée par les réductions d'exportation des pays arabes lors du second choc pétrolier<sup>96</sup>,

- la seconde baisse du trafic, à partir de 1985, traduit la diminution généralisée des échanges internationaux et les conséquences des réactions des pays importateurs aux menaces de l'OPEP; les fruits des politiques d'austérité énergétique engagées par les pays occidentaux se font en effet sentir : réduction des importations de pétrole du Golfe, diversification des sources d'approvisionnement et développement d'énergies de substitution;

- la troisième période de baisse, amorcée en 1992, est due à une conjonction de divers facteurs qui s'ajoutent aux effets de la crise du Golfe et au boycott du pétrole irakien qu'elle provoque.

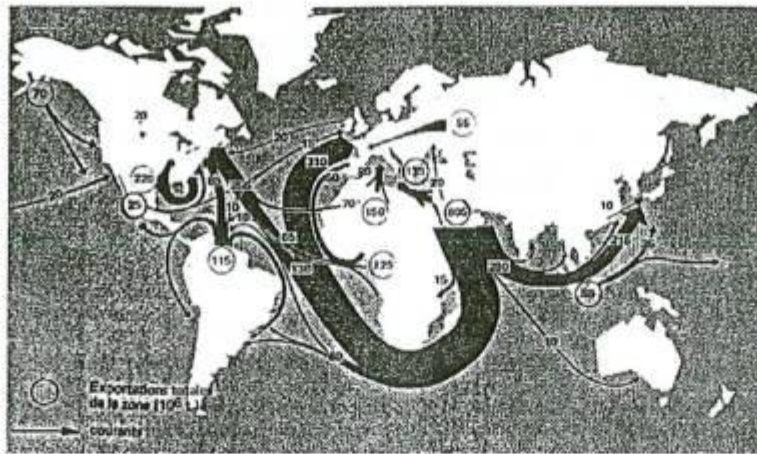
Le trafic du canal de Suez est ainsi devenu le baromètre des crises économiques et des tensions politiques dans le Golfe. Divers éléments contribuent à expliquer pourquoi le canal a perdu son rôle de voie privilégiée d'évacuation du pétrole du Golfe : la réorientation des approvisionnements en pétrole, le ralentissement général des échanges au début des années 80 et le développement de routes concurrentes.

L'impact des chocs pétroliers est tel que les principaux courants d'approvisionnement en pétrole s'en trouvent modifiés; cette mutation s'exprime le mieux entre 1979 et 1985 (cf. Fig. 21). En 1979, la dépendance de l'Europe (la France notamment), du Japon et des Etats-Unis vis-à-vis du pétrole du Golfe apparaît nettement. Six ans plus tard, l'Europe et les Etats-Unis se sont déjà en partie libérés de cette dépendance en mettant en valeur de nouveaux gisements en Afrique occidentale, en Mer du Nord et en Amérique centrale<sup>97</sup>. Entre 1979 et 1985, en réaction au second choc pétrolier, la France a réduit la part de ses importations de pétrole brut en provenance du Moyen-Orient de 75% à 28% et les Etats-Unis de 38% à 18%.

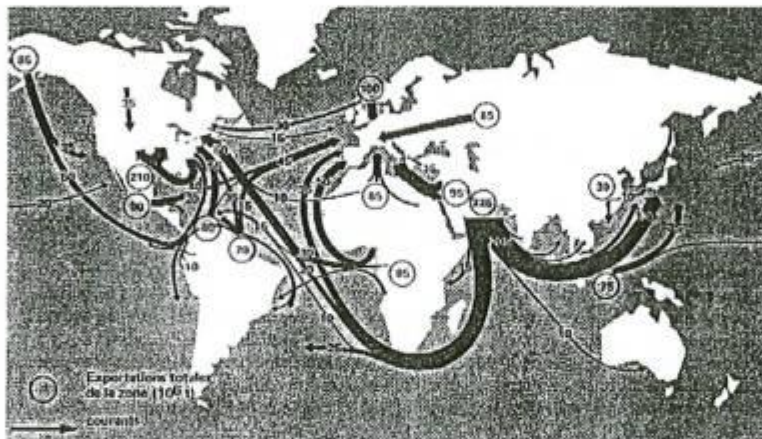
<sup>96</sup> Le premier choc pétrolier, consécutif à la guerre israélo-arabe de 1973, avait provoqué un premier embargo pétrolier qui quadrupla le prix du baril. En avril 1975, l'offre était redevenue excédentaire et l'OPEP décida de réduire de 35% sa production totale. Le second choc pétrolier intervient en 1978-79 lorsque la crise iranienne supprime 15% de l'approvisionnement mondial. La baisse de la production provoque un emballement des prix qui augmentent de 160% en deux ans et demi. Dans ce contexte, le déclenchement de la guerre Iran-Irak, en septembre 1980, provoque un nouvel emballement des prix car l'approvisionnement mondial est diminué de la production irakienne. La crise est alors absorbée par l'augmentation de production des pays de la péninsule arabique : Arabie Saoudite, Emirats Arabes Unis, Koweït et Qatar. La hausse des prix du baril est relayée par la hausse spectaculaire du dollar entre 1981 et 1985 qui double encore le coût du pétrole. Cf. GIRAUD A et BOY DE LA TOUR X. (1987) : *Géopolitique du pétrole et du gaz*, Technip, 418 p.

<sup>97</sup> En 1985, le Japon et les Etats-Unis restent cependant les plus gros importateurs mondiaux de pétrole brut (ils représentent à eux seuls près du tiers des importations, soit respectivement 169 et 162 Mt). En 1996, les Etats-Unis sont passés en tête des pays importateurs avec une forte progression de leurs importations (377,9 Mt), suivis par le Japon (270 Mt). En Europe, la RFA, la France et l'Italie sont les plus gros importateurs de pétrole (respectivement 103, 84 et 81 Mt en 1996), la RFA étant le pays dont les importations ont le plus progressé depuis 1985. GIRAUD A et BOY DE LA TOUR X. (1987), *op. cit.*

Figure 21 : Principaux courants d'approvisionnement en pétrole brut et produits finis en 1979 et 1985



1979



1985

Source : Institut Français du Pétrole, GIRAUD A. et BOY DE LA TOUR X. (1987).

En conséquence, en 1985, seulement un quart des exportations totales des pays du Golfe transitait par des oléoducs débouchant sur la Méditerranée directement ou via la mer Rouge et le Canal de Suez.

Le Tableau 2 confirme, en 1996, la réorientation du flux pétrolier en provenance des pays du Golfe. Entre 1978 et 1996, les Etats-Unis et les pays européens ont considérablement réduit le volume et la part de leurs importations en provenance du Golfe. Près des deux tiers de la production pétrolière du Golfe s'écoule désormais vers des pays situés à l'est de l'Arabie, vers l'Extrême-Orient, essentiellement le Japon, qui est dépendant à 80% de cette production pour ses approvisionnements.



Tableau 2 : Variation des importations de pétrole en provenance du golfe Persique  
(en millions de tonnes)

Pays	1978	1996	Part des importations en provenance du Golfe dans les importations totales en 1996
Japon	181,8	178,9	80,0%
Etats-Unis	113,1	74,3	19,6%
France	91,2	30,7	36,6%
Italie	71,4	28,3	35,1%
Pays-Bas	42,2	24,5	39,8%
Espagne	36,8	16,9	31,8%

Source : *Revue Pétrole 1996 - Comité professionnel du pétrole.*

Les politiques énergétiques des Etats occidentaux, visant à réduire leur dépendance à l'égard de certaines sources d'approvisionnement jugées instables, ont donc des conséquences directes sur le trafic pétrolier du canal. Cependant, compte tenu des bas prix du pétrole en provenance du Golfe, cette source d'approvisionnement demeure incontournable pour les puissances occidentales : ceci explique leur implication permanente dans la région et leur intérêt persistant pour le canal de Suez. En effet, en 1996, l'Europe et les Etats-Unis sont encore parmi les principaux destinataires du trafic pétrolier qui emprunte le canal de Suez dans le sens Sud-Nord (respectivement 60% et 14%).

En outre, compte tenu de ces évolutions et de l'essor économique des nouveaux pays industriels d'Asie, le barycentre des échanges maritimes mondiaux tend à se déplacer d'Ouest en Est, de l'océan Atlantique à l'océan Indien, laissant ainsi le canal de Suez à l'écart des grands flux. La baisse de la part du pétrole dans le trafic du canal, à partir de la fin des années 70, doit aussi être replacée dans le contexte du ralentissement général des échanges maritimes (qui reviennent, en 1981, au niveau de 1972) et, notamment, des échanges pétroliers globaux (- 58% entre 1979 et 1985) et des flux maritimes pétroliers originaires du Golfe arabo-persique. Ces derniers avaient atteint leur niveau maximum en 1976, en dépassant alors le milliard de tonnes, mais ils connurent une baisse considérable du fait de la diversification des sources d'approvisionnement des pays industriels (ils se stabilisèrent autour de 510 Mt en 1987), et se réorientèrent vers l'Asie<sup>98</sup>.

<sup>98</sup> En 1987, les clients de l'Arabie Saoudite sont l'Asie et le Japon pour 211 Mt, l'Europe de l'Ouest (très en recul) avec 167 Mt, et l'Amérique du Nord pour 57 Mt.

La diminution du trafic pétrolier du canal de Suez enregistrée à partir de 1992 - que le directeur de l'Organisme du canal juge responsable à 80% de la baisse des revenus du canal en 1994 - s'explique encore par deux phénomènes<sup>99</sup> :

- l'abandon des sites de production de pétrole russe situés dans le Sud-Est asiatique au profit de nouveaux sites en l'Europe de l'Est. En conséquence, le flux pétrolier alimentant la Russie n'emprunte plus le canal de Suez (il a chuté de 11 à 0,5 Mt en 1994).

- la revalorisation de la route la plus longue liée à la baisse des coûts de fret. Cette baisse est due au fait que l'offre mondiale du transport maritime, surtout pour ce qui est des pétroliers, est bien supérieure à la demande (particulièrement depuis l'apparition de la Corée comme constructeur de pétroliers géants) alors que le volume de pétrole à transporter a diminué.

Par ailleurs, la tendance à la substitution du gaz naturel au pétrole, en particulier en Europe, conduit à la construction de nouveaux gazoducs qui relient directement les sites d'extraction à l'Europe (par exemple d'Algérie vers l'Italie et l'Espagne). Cette nouvelle source d'énergie contribue à la baisse des importations pétrolières en provenance des pays du Golfe, ce qui agit à son tour sur la réduction du trafic transitant par le canal de Suez.

La baisse continue du trafic pétrolier et la tendance à la baisse du trafic global du canal de Suez (malgré un redressement en 2000) illustrent donc la grande vulnérabilité et l'extrême dépendance du canal de Suez à l'égard d'autres composantes économiques et politiques du système mondial dont il fait partie; parmi ces composantes, on peut citer, en vrac : les fluctuations du marché du pétrole, l'effondrement du bloc de l'Est qui s'est accompagné de l'effondrement du trafic lié au commerce interne à l'Union Soviétique à travers le canal, les effets à moyen terme de la guerre du Golfe et du blocus imposé à l'Irak, et enfin, la mutation du processus de production industriel qui conduit, par exemple, les constructeurs automobiles japonais à produire des voitures sur le lieu même de leur distribution (ce qui fait chuter le trafic des *car-carriers*<sup>100</sup>).

Le canal de Suez est certes bien inséré dans un ensemble de relations économiques interdépendantes; il est un élément d'un système complexe. Mais le développement de routes concurrentes - celle du cap de Bonne Espérance et de divers oléoducs - est un autre facteur du désintérêt pour le canal, notamment en matière de transport pétrolier.

<sup>99</sup> Entretien avec Ezzat Adel paru dans *al-Musawwar* le 25/11/1994.

<sup>100</sup> Les *car-carriers* sont des navires spécialisés dans le transport d'automobiles.



### 3. La route du Cap et les oléoducs concurrencent sévèrement le canal pour le transport des produits pétroliers

La concurrence est vive pour le canal à sa réouverture. Quatre ans plus tard, en 1979, seule une part minime des exportations pétrolières des pays du Golfe en route vers l'Europe et l'Amérique empruntait le canal (cf. Tab. 3). Sa fermeture en 1967 avait poussé les armateurs à s'adapter à la route du cap de Bonne Espérance, rendue relativement économique par le gigantisme des tankers. Par ailleurs, les armateurs se méfiaient toujours du climat politique instable dans la région<sup>101</sup>. En conséquence, à sa réouverture, le canal avait perdu définitivement sa suprématie en matière de transport pétrolier : l'effondrement de son trafic pétrolier Sud-Nord, qui passe de 167 Mt en 1966 à 27 Mt en 1979, en témoigne.

Les efforts continus de l'Organisme du canal lui ont cependant permis de regagner une partie du trafic du pétrole arabe destiné à l'Occident : en 1993, la part de ce flux empruntant le canal du Sud au Nord a presque doublé pour atteindre 13,7%.

Tableau 3 : Répartition des flux de pétrole arabe exporté vers l'Ouest selon les différentes routes empruntées en 1979 et en 1993

	1979		1993	
	Quantité (Mt)	Pourcentage	Quantité (Mt)	Pourcentage
Canal de Suez	27*	7,2%	41	13,7%
Oléoduc Sumed (Suez-Méditerranée)	40	10,6%	78	26,0%
Route du Cap	310	82,2%	181**	60,3%
Total	377	100%	300	100%

\* unité : millions de tonnes

\*\* estimation

Sources : Mouawad H. (1983), p. 69 et Blin L. (1995), p. 222.

Malgré l'imprécision de la mesure du tonnage empruntant la route du Cap, estimée par déduction des données statistiques relatives aux deux autres voies, ce tableau nous laisse entrevoir la concurrence certaine que fait peser l'oléoduc Sumed (Suez-Méditerranée) sur le canal, ainsi que le poids prépondérant de la route du Cap de Bonne Espérance. Le développement de ces voies parallèles est une conséquence de la fermeture durable du canal : durant cette période, l'Égypte et Israël ont chacun étudié la possibilité de construire un oléoduc reliant la mer Rouge à la Méditerranée, et la flotte s'est adaptée à la longue route maritime du cap de Bonne Espérance.

Cette route détourne toujours une part notable du flux pétrolier en provenance du Golfe. A. Vigarié affirme, en 1990, que « la route du Cap a été et est encore la plus suivie, mais à travers de fortes variations (pour le pétrole du Golfe) : en 1976 on y a

<sup>101</sup> La signature du traité de paix israélo-égyptien date de 1979 (Accords de Camp David).

transporté 720 Mt; c'est la période florissante des tankers géants; aujourd'hui, le trafic y est tombé au dessous de 200 Mt »<sup>102</sup>. Ces chiffres doivent être replacés dans un contexte général de baisse des flux maritimes pétroliers originaires du Golfe. L'asymétrie du trafic pétrolier à travers le canal de Suez révèle la spécialisation et la complémentarité des routes du Cap et du canal de Suez<sup>103</sup> : si la première est empruntée par les supertankers pour livrer le pétrole du Golfe aux pays d'Europe du Nord, la seconde est utilisée, au retour, par les mêmes navires à vide (ils bénéficient ainsi des réductions de droits de transit appliquées par l'Autorité du canal sur cette catégorie).

D'autre part, l'oléoduc Sumed, qui relie le terminal pétrolier d'Ain Sukhna, au sud de Suez, au port d'Alexandrie, offre une autre alternative à l'utilisation du canal de Suez. Construite en 1974, à l'issue de la Guerre du Kippour, et détenue par l'Egyptian General Petroleum Corporation, l'Arabie Saoudite, le Koweït, les Emirats Arabes Unis et le Qatar, cette conduite a une capacité annuelle de 120 Mt/an. Dès sa mise en service en 1977, les navires de plus de 250 000 tpl pouvaient ainsi y décharger leur cargaison, alors que leur taille leur aurait interdit de profiter du canal maritime<sup>104</sup>. Les tankers géants, au trop grand tirant d'eau pour pouvoir emprunter le canal en charge, pouvaient ainsi bénéficier du plus court trajet du golfe Persique à l'Europe.

S'il est souvent affirmé officiellement que le Sumed et le canal de Suez sont complémentaires, la situation de concurrence n'en est pas moins réelle. En 1994, le transit d'une tonne de pétrole brut par l'oléoduc coûtait 1,5 \$ de moins que par le canal<sup>105</sup>, et sur les 110 Mt de pétrole transportés via l'Egypte, plus des deux tiers passaient par le Sumed<sup>106</sup>. Les deux organismes qui gèrent ces infrastructures tentent, malgré leur différence de statut<sup>107</sup>, de s'entendre sur une politique de coopération.

L'Organisme du canal essaie ainsi d'obtenir des responsables du Sumed de refuser l'accès à l'oléoduc aux cargaisons provenant de tankers dont les dimensions leur permettraient d'emprunter le canal (de moins de 53 pieds de profondeur). En 1994, les deux rivaux se sont mis d'accord sur un point : les pétroliers jaugeant plus de 250 000 tpl déchargeront une part de leur cargaison au port de Sumed, Ain Sukhna, passeront le canal à vide et récupéreront leur cargaison totale en Méditerranée. Dans les faits, ce cas de figure se présente très rarement puisqu'il impose un dédoublement des taxes de passage et qu'il est plus avantageux pour l'armateur d'envoyer un navire à chaque extrémité de l'oléoduc. L'Organisme du canal de Suez n'en encourage pas moins cette solution, en proposant des tarifs préférentiels pour les navires à moitié chargés, mais les

<sup>102</sup> VIGARIE A. (1990), *op. cit.*

<sup>103</sup> La part des pétroliers qui transitent à vide dans le canal représente 72% du trafic global en 1981 et encore 62% en 1993) et la plupart d'entre eux transitent vers le Sud. *SCA Yearly Report*, 1994.

<sup>104</sup> Le passage du canal était encore impossible aux navires jaugeant plus de 150 000 tpl. en pleine charge. Cette limite a été portée à 180 000 tpl. en 1980 et atteindra 250 000 tpl. à pleine charge à la fin de la seconde phase du programme d'approfondissement du canal.

<sup>105</sup> CHABARA S. (1994) : « Alternative routes », *Egypt today*, August, p. 102.

<sup>106</sup> ABOU-STEIT Amani : « Sumed et le canal de Suez : une corrélation, non une compétition », *Aujourd'hui l'Egypte*, n°28, avril-mai 1995, p. 39.

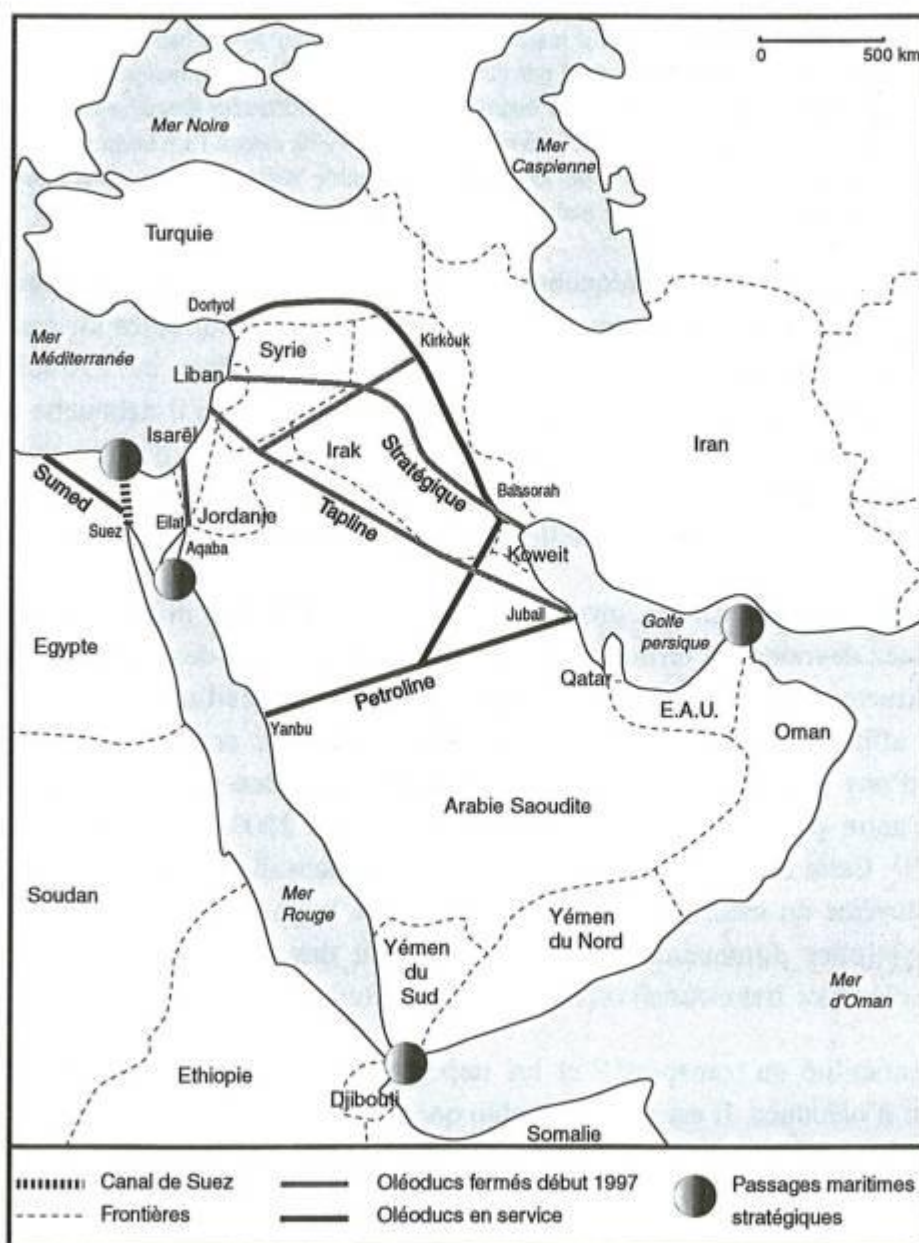
<sup>107</sup> Le canal est à 100% égyptien alors que le Sumed est une Compagnie financée par des investisseurs égyptiens et arabes (dont 70% des revenus reviennent néanmoins au Trésor égyptien).



résultats ne sont pas convaincants : la plupart des compagnies pétrolières comme Elf, B.P. ou Shell n'y recourent pas<sup>108</sup>.

La plupart des oléoducs du Proche-Orient ont été construits de manière à éviter les passages stratégiques et instables que sont le canal de Suez et le détroit d'Ormuz (cf. Fig. 22).

Figure 22 : Les oléoducs, concurrents directs du canal de Suez au Proche-Orient



Source : *Revue de l'Énergie* (1985), *Revue Pétrole* (1996). Réalisation : F.B.

En 1967, l'oléoduc israélien Eilat-Rafah a été doublé. Les autres oléoducs proche-orientaux concurrents du canal de Suez évacuent directement la production des champs

<sup>108</sup> Elles préfèrent affréter deux navires, l'un à l'entrée et l'autre à la sortie de l'oléoduc, de façon à éviter le paiement des droits de la traversée du canal. Entretien avec Ahmed Aguib, armateur à Port Saïd, le 22/10/1996.

pétrolifères du Golfe vers les ports méditerranéens. Les productions irakiennes sont exportées par l'oléoduc Kirkouk-Dortyol vers la Turquie (capacité de 1Mb/j) et par l'oléoduc dit *stratégique* en direction du Liban. Le pétrole saoudien est quant à lui acheminé depuis Jubail vers le port libanais de Haïfa par le *Tapline*.

Mais ces conduits d'évacuation ne sont pas moins victimes de l'instabilité du Proche-Orient que le canal<sup>109</sup> :

L'oléoduc *stratégique* (conçu initialement pour assurer à la production irakienne un débouché sur la Méditerranée en cas d'instabilité dans la région syro-libanaise) est fermé depuis la destruction en 1980 du terminal pétrolier irakien. La *Tapline* ne fonctionne plus à l'exportation depuis les dommages portés aux installations et à la raffinerie libanaise de Zahrani en 1975 et l'oléoduc Irak-Turquie est hors service depuis août 1990, suite à l'invasion du Koweït par l'Irak. Avec une capacité annuelle de 75 Mt/an, sa possible réouverture menacerait sérieusement le canal dont il n'aurait pas de mal à absorber les 40 Mt de transit pétrolier annuel.

Malgré leurs fermetures fréquentes et le surcoût imposé à leurs débouchés par les deux ruptures de charge, les oléoducs sont bien des voies concurrentes du canal de Suez. Seul le *Petroline*, construit en 1982 pour relier les deux côtes de l'Arabie Saoudite, constitue une nouvelle opportunité pour le canal de Suez puisqu'il débouche dans la mer Rouge. Il achemine en effet une grande partie de la production de brut aux portes de Suez (84% des 26 Mt de produits pétroliers originaires d'Arabie Saoudite qui ont transité par le canal en 1993 provenaient d'ailleurs des ports saoudiens de la Mer Rouge).

Si l'on en croit les études prospectives de Louis Blin, les infrastructures Sumed et canal de Suez devraient, à terme, « devenir des compléments des oléoducs susceptibles de relier directement les gisements moyen-orientaux à la Méditerranée »<sup>110</sup>. Cet auteur fonde ses affirmations sur une double hypothèse, de forte croissance de la production pétrolière d'une part, et d'augmentation des exportations des pays du Golfe vers l'ouest de Suez d'autre part - de 300 Mt en 1993 à 800 Mt en 2000-2005, ce qui paraît un peu surévalué<sup>111</sup>. Cette évolution, si elle se réalisait, permettrait d'augmenter simultanément le trafic pétrolier du canal et celui du Sumed, dont la part, en valeur relative, dans le transport pétrolier diminuerait cependant au profit des autres oléoducs (trans-Israël, Tapline et oléoducs irako-turcs) rétablis dans leur fonctionnement.

La rentabilité du transport<sup>112</sup> et les impératifs de la sécurité militent en faveur de l'utilisation d'oléoducs. Il est donc probable que la remise en service de tous les oléoducs existants ainsi que le prolongement prévu du *Petroline* entre Yanbu et Rafah (rive

<sup>109</sup> GIRAUD A. et BOY DE LA TOUR X. (1987) : *op. cit.*, p. 62.

<sup>110</sup> BLIN L. (1995) : « Les hydrocarbures du Golfe », in *L'économie de la paix au Proche-Orient*, in BLIN L., FARGUES P. : *L'économie de la paix au Proche-Orient*, Tome 1 : *Stratégies*, Maisonneuve et Larose/CEDEJ, p. 222.

<sup>111</sup> Si la production de brut de cette région progresse (de 945 Mt en 1993 à 972 Mt en 1996), les exportations du Golfe vers les pays situés à l'ouest de Suez n'atteignent que 320 Mt en 1996. Rien ne permet pas d'envisager que les 800 Mt pronostiqués soient atteints en 2000. *Pétrole*, 1996.

<sup>112</sup> Le coût de transport d'une tonne de pétrole du Golfe à l'Europe de l'Ouest revient à 14,5 \$ par le Sumed, 18 \$ par le canal et 20 \$ par le Cap. Ce coût pourrait être abaissé jusqu'à 11 \$ en utilisant les oléoducs débouchant directement dans la Méditerranée Orientale lorsqu'ils seront rouverts.



méditerranéenne du Sinaï) concurrenceraient sérieusement le canal de Suez. Aussi, les projets de canaux, d'oléoducs et de voies ferrées, présentés notamment par Israël à la Conférence de Casablanca en 1994, ont-ils soulevé l'indignation générale et été dénoncés comme un complot anti-canal de Suez<sup>113</sup>.

Le canal a, par ailleurs, occupé, dans les années 1980, une place particulière dans un « espace énergétique cohérent » entre la mer Rouge et la Méditerranée<sup>114</sup>. En effet, à cette époque, les flux de brut empruntent le canal du Sud au Nord alors que les flux de produits raffinés l'empruntent dans le sens inverse. Le brut est donc acheminé vers le Nord pour être traité dans les pays du bassin méditerranéen (souvent la Grèce), avant d'être rapatrié sous forme raffinée dans les pays du Sud ne disposant pas à cette époque de raffineries (Soudan, Inde et Arabie). Ce trafic purement régional, qui ne pouvait être capté par la route du Cap, a pu se mettre en place uniquement grâce à la réouverture du canal. En 1993, les flux pétroliers Nord-Sud dans le canal sont toujours essentiellement composés de produits raffinés, mais ils se sont raréfiés et ils sont désormais destinés à des pays plus éloignés (Inde, Singapour, Indonésie), lesquels sont, par ailleurs, plutôt bien équipés en raffineries<sup>115</sup>. Même si le développement économique des pays situés à l'est du canal de Suez suppose une demande énergétique accrue, le système énergétique évoqué plus haut est sans doute destiné à disparaître du fait de la marginalisation du flux Nord-Sud à courte distance. Les pays du pourtour méditerranéen restent toutefois les plus à même de bénéficier du canal de Suez, spécialement pour leurs échanges avec l'Orient proche ou lointain.

#### 4. Le transport des marchandises générales : le renouveau du canal de Suez

La chute du trafic pétrolier est heureusement fortement amortie par la progression du trafic de marchandises diverses. Alors que les efforts soutenus de l'Organisme du canal pour attirer les pétroliers pénalisent les autres catégories de navires - puisqu'il leur impose des tarifs relativement plus élevés -, les marchandises sèches représentent pourtant près des 3/4 du trafic total du canal depuis 1981 contre 20% en 1965. Cela signifie, selon André Vigarié, que l'on est en présence, à Suez, « du regroupement le plus puissant de marchandises chères et riches »<sup>116</sup>.

<sup>113</sup> Il s'agit de projets de pipeline à travers Gaza, de gazoducs acheminant le gaz naturel arabe vers les rives méditerranéennes israéliennes et de la remise en marche de la voie ferrée du Higaz. Mais c'est surtout le projet de creusement d'un canal hydro-électrique reliant la Mer Rouge (Eilat) à la Méditerranée qui a provoqué la révolte de la presse égyptienne, jusqu'à ce que le président de l'Organisme du canal affirme qu'il ne s'agissait pas d'une voie concurrente pour la navigation. *al-Ahram*, 29/11/1994 et 3/12/1994.

<sup>114</sup> H. Mouawad l'a mis en évidence à partir des statistiques de l'Organisme du canal sur l'origine et la destination des flux pétroliers en 1981. MOUAWAD H. (1983) : *Le canal de Suez*, mémoire de DESS, Commerce extérieur, Université Paris II.

<sup>115</sup> L'Inde, Singapour et l'Indonésie disposent en effet d'une capacité de raffinage respective de 54, 58 et 40 Mt/an, qui dépasse en effet celles des pays du Sud de l'Europe (respectivement 20 et 34 Mt/an pour la Grèce et la Turquie), à l'exception de celle de l'Italie (113 Mt/an).

<sup>116</sup> VIGARIE A (1990), *op. cit.*, p. 214.

L'essor du trafic de marchandises générales et sa spécialisation selon le sens du passage dans le canal reflètent, eux aussi, les évolutions de l'économie mondiale. On assiste ainsi à la hausse des trafics, d'une part, de produits manufacturés et biens d'équipements en direction des pays récemment enrichis (sens Nord-Sud), et, d'autre part, de produits fabriqués (produits chimiques, automobiles) par les nouveaux pays industrialisés, notamment les « dragons » asiatiques en direction de l'Europe (sens Sud-Nord).

En effet, en 1993, dans le sens Nord-Sud, les produits métalliques représentent près de 30% des marchandises, suivis par les fertilisants (12 Mt), les céréales (6,8 Mt), les produits chimiques (4,9 Mt) et le ciment (3,8 Mt). L'Asie du Sud et de l'Est (Chine, Taiwan, Hong Kong, Thaïlande, Corée, Singapour, Malaisie) importe d'Europe la majeure partie des biens d'équipement, alors que le Proche-Orient et l'Inde importent des céréales. Les marchandises transitant par le canal dans le sens Sud-Nord comprennent essentiellement du charbon (10,7 Mt), des minerais (8,6 Mt), de l'amidon (5,2 Mt) et des produits chimiques (4,8 Mt). En sixième place arrivent les machines et pièces détachées (composées à 96% d'automobiles) qui constituent une nouvelle activité rémunératrice du canal (2,2 Mt)<sup>117</sup>.

La flotte qui assure le transport de ces marchandises s'est considérablement diversifiée et spécialisée à partir de la fin des années 70. Les navires porte-conteneurs et rouliers (Ro-Ro) en constituent une part croissante. « La voie de Suez a attiré la plus forte proportion de bateaux pour marchandises unitisés (porte-barges, Ro-Ro...); la flotte mondiale de conteneurs y défile 2,5 fois par an sans limitation de taille pour ce type de bateaux (...); puis on y trouve la plus importante concentration de *car-carriers* qu'on puisse voir. C'est le plus exceptionnel regroupement de navires sophistiqués »<sup>118</sup>. En effet, le trafic des cargos enregistré dans le canal de Suez (Fig. 23) diminue au profit du trafic assuré par des navires plus spécialisés tels que les porte-conteneurs et les transporteurs de voitures.

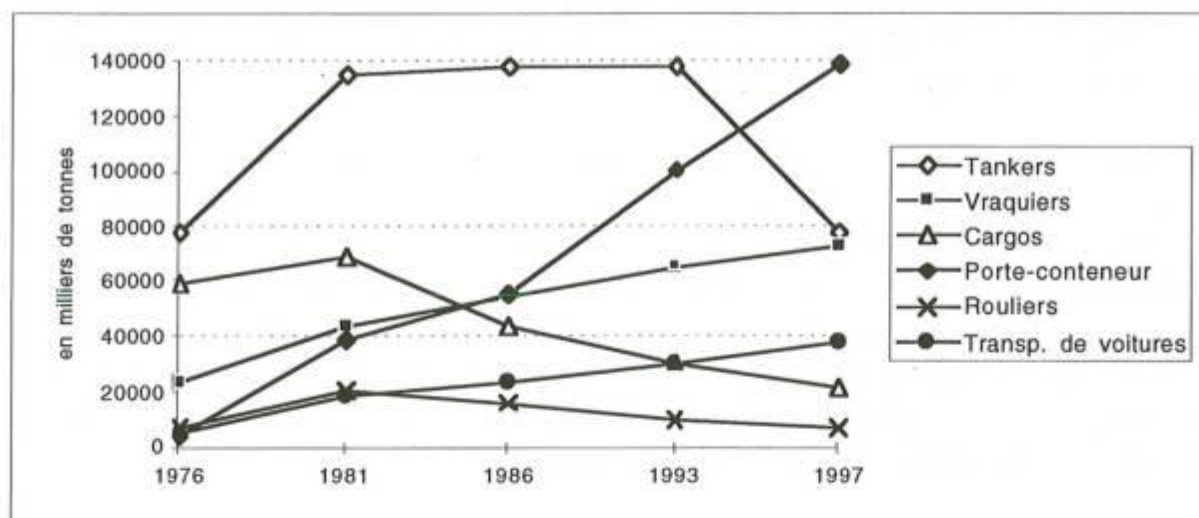
Si les volumes du trafic de marchandises transportés en vrac (minerais et pétrole) sont importants, ils progressent néanmoins plus lentement que le trafic réalisé par les navires de marchandises spécialisés, en particulier par les porte-conteneurs. Enfin, la mutation de la structure du trafic du canal déjà évoquée, s'affirme avec la chute soudaine du volume des trafics de marchandises générales (cargos) et des produits pétroliers (tankers) au milieu des années 1990, après une période de stagnation (en 1997, seulement 1/5ème du tonnage total est réalisé par des tankers).

<sup>117</sup> Données issues du rapport annuel de l'Autorité du canal de Suez. SUEZ CANAL AUTHORITY (1994).

<sup>118</sup> VIGARIE A (1990), *op. cit.*, p. 214.



Figure 23 : Evolution de la répartition du trafic du canal selon le type de navire



Source : SCA yearly report 1993 et CHARLIER J., 1988.

Le trafic par porte-conteneurs a enregistré une hausse spectaculaire et qui va en s'accroissant, aussi bien pour ce qui est de leur nombre (de 417 en 1976 à 4 012 en 1997) que du tonnage transporté (139 Mt en 1997), ou encore de leur part relative dans le trafic total (avec près de 38% en 1997)<sup>119</sup>. Ces navires ont détrôné les pétroliers en tonnage transporté et ils sont responsables, en 1994, du tiers des revenus du canal<sup>120</sup>. L'Organisme du canal se prépare donc à accueillir la quatrième génération de navires porte-conteneurs, dont les dimensions seront telles qu'elles dépasseront les possibilités du canal de Panama. C'est l'occasion de signaler l'avantage immense d'un canal sans écluse et relativement surdimensionné pour le trafic non pétrolier. C'est d'ailleurs sa « surlargeur » qui, dans ce cas, est porteuse d'avenir.

Par ailleurs, la progression du nombre de navires transportant des automobiles (*car-carriers*) offre une nouvelle opportunité au canal. Ce dernier devient en effet la voie d'accès aux marchés européens pour les produits à haute valeur ajoutée originaires du Japon ou des « dragons » asiatiques<sup>121</sup>.

« La plupart des transporteurs de voitures sont engagés dans une noria *Westbound* qui les conduit à acheminer des véhicules neufs d'Extrême-Orient en Europe, puis d'Europe en Amérique du Nord (...), puis à traverser le Pacifique sur ballast avant de reprendre un nouveau cycle. L'observation vaut également pour les services conteneurisés circumterrestres (...); l'emprunt des canaux océaniques dus à Ferdinand de Lesseps leur permet de boucler un tour du monde en 77 jours, alors qu'ils en mettraient environ 90 s'ils devaient contourner l'Afrique et l'Amérique du Sud pour relier les trois pôles de la Triade » (CHARLIER J., 1988, p. 156).

<sup>119</sup> SUEZ CANAL AUTHORITY (1994) : *Yearly report*, p. 47. A propos du contexte de l'essor du trafic de porte-conteneurs et de ses conséquences, cf. *infra* : IIème Partie, Chapitre 4, I.

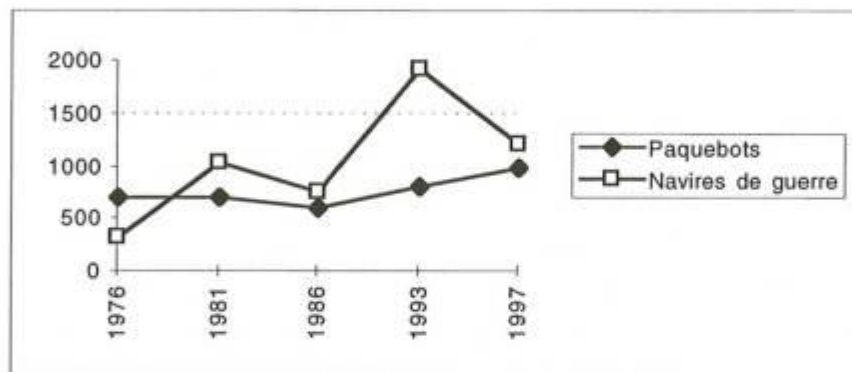
<sup>120</sup> Entretien avec Ezzat Adel, *al-Musawwar* le 25/11/1994.

<sup>121</sup> Les pavillons des « nains géants » (Singapour, Corée du Sud et Malaisie) en ont d'ailleurs profité pour devenir les convoyeurs des multinationales nipponnes.

Le développement du transport spécialisé de marchandises confère au canal de Suez une nouvelle importance dans le système de circulation autour de la terre, au sein duquel il a un rôle complémentaire du canal de Panama dans la circulation de ces bâtiments sophistiqués.

Mais c'est le passage des navires de guerre qui lui confère un rôle hautement stratégique. Le passage de bâtiments de guerre croît de façon accélérée bien que saccadée, puisqu'il dépend des mouvements des armées liés aux conflits internationaux (cf. Fig. 24). Suite à la guerre du Golfe, en 1991, les navires de guerre sont plus nombreux à emprunter le canal de Suez : ils étaient 177 en 1993 et leur tonnage a plus que doublé entre 1986 et 1993. Si ce tonnage ne représente que 0,5% du tonnage total du canal lorsqu'il est à son plus haut niveau en 1993, l'importance financière et stratégique de ce trafic est infiniment supérieure à ce pourcentage.

Figure 24 : Evolution du tonnage des navires de guerre et paquebots empruntant le canal de Suez (en milliers de tonnes)



Source : SCA yearly report 1993 et CHARLIER J., 1988.

Le canal, à mi-chemin entre l'Europe et le Golfe, est une voie essentielle pour permettre aux forces navales européennes ou américaines d'acheminer rapidement leurs troupes d'intervention et de réaliser leurs opérations de police dans le Golfe, en Afrique Orientale ou en Asie centrale. Dans plusieurs conflits récents, les armées occidentales ont utilisé le canal de Suez pour acheminer leurs navires de guerre sur le lieu de la crise : lors de la guerre du Golfe en 1991, de l'opération américaine en Somalie, et tout récemment, en octobre 2001, lors de la guerre d'Afghanistan. Le canal permet alors un accès rapide en cas d'intervention, en particulier pour les flottes qui stationnent habituellement en Méditerranée.

Enfin, les paquebots de croisières constituent une part marginale du trafic, qui n'est pourtant pas à négliger. En effet, les escales de paquebots contribuent par exemple à animer l'économie touristique locale de Port Saïd.

Alors que le transport pétrolier diminue inexorablement, le trafic du canal connaît des difficultés à se maintenir, notamment en nombre de navires. Il dépend désormais de l'essor du transport de marchandises à haute valeur ajoutée. C'est ce trafic, associé au



transit des navires de guerres, qui assure aujourd'hui l'importance de la voie interocéanique.

## **B. La rente financière du canal : un atout à préserver**

Avec le canal de Suez, l'Égypte bénéficie d'une rente financière indispensable à l'équilibre du budget national; mais son montant ne constitue jamais un acquis définitif. Si le gouvernement est parvenu à s'appropriier la totalité des bénéfices du canal en le nationalisant en 1956, les sept années de fermeture du canal l'ont contraint à se passer de cette rente seulement 10 ans plus tard. Tout ce qui affecte le trafic du canal se répercute sur les revenus du pays. Dans ces conditions, l'Organisme du canal tente de sauvegarder la compétitivité du canal et de préserver son activité en élargissant ses domaines de compétences.

### ***1. 1869-1956 : la captation de la rente par les maîtres du canal***

Dès le premier dividende, touché en 1875, le canal maritime s'est avéré être une entreprise très rentable pour ses possesseurs, puisque en cinquante-six ans il avait déjà rapporté trois fois la mise de départ<sup>122</sup>. Mais l'Égypte n'a pu en tirer presque aucun revenu jusqu'en 1949 : les Franco-Britanniques, qui visaient le contrôle de la voie stratégique, parvinrent, grâce à l'endettement du pays, à s'approprier les parts égyptiennes de la Compagnie Universelle du canal<sup>123</sup>.

Le premier firman de concession signé en 1854 entre l'Égypte et la Compagnie Universelle stipulait que le gouvernement recevrait 15% des bénéfices du canal. Cette part a été réduite deux ans plus tard par le second firman qui impose son calcul sur les bénéfices nets de la Compagnie<sup>124</sup>. En 1876, la part de bénéfice revenant à l'Égypte est mise en dépôt, et, en 1880, elle est cédée au Crédit Foncier de France pour consolider la dette extérieure du pays, elle-même alimentée en partie par les exigences de la Compagnie<sup>125</sup>. « Ismaïl se tirait momentanément d'affaire, mais il perdait à tout jamais une poule aux œufs d'or » (J. CATTAUI, 1935, p. 125). Ainsi, moins de 10 ans après l'ouverture du canal, le gouvernement égyptien ne touchait-il plus aucun bénéfice du trafic qui traversait son territoire.

C'est seulement en 1936, suite à la signature du traité qui accorde une indépendance formelle à l'Égypte, que la Compagnie Universelle versera une partie de ses bénéfices au gouvernement égyptien sous la forme d'une rente annuelle de 1,5 million de US \$. En 1949, devant la montée du nationalisme égyptien, cette rente est remplacée

<sup>122</sup> Alors que le canal a coûté 675 millions F. entre 1858 et 1914, la Compagnie a distribué à ses actionnaires 2,3 milliards de Francs. ORANGE M. : « Les métamorphoses de Suez », *Le Monde*, 21/6/1997.

<sup>123</sup> Cf. *supra* : I. B. I. de ce même chapitre p.16

<sup>124</sup> Arrêtés par l'Assemblée Générale de la Compagnie après toutes sortes de prélèvements tels que amortissement, réserve et fond de prévoyance. CATTAUI J. (1935), *op. cit.*, p. 10 et 29.

<sup>125</sup> Celle-ci avait exigé un dédommagement pour son retour dans le régime de droit commun (paiement des droits, taxes et impôt dont elle avait été exonérés pendant les travaux). cf. *supra* : même chapitre, I.

par 7% du bénéfice brut de Suez, ce qui apparaît comme une décision dérisoire compte tenu des revenus dégagés par le canal.

## *2. L'injection des profits tirés du canal dans l'économie nationale et leur évolution récente*

La nationalisation de la Compagnie du canal en 1956 a permis à l'Égypte de s'emparer de la totalité de ses revenus. L'Organisme du canal de Suez fonctionne désormais comme une entreprise publique indépendante qui effectue des transferts au gouvernement égyptien sous la forme de royalties (5% annuels), de taxes et de transferts de profits<sup>126</sup>. Si l'essentiel des revenus de l'organisme gestionnaire provient des droits de transit maritime, il existe d'autres sources telles que l'amarrage de navires, le pilotage dans le canal, le remorquage, le dépannage, la fourniture d'eau et d'électricité aux villes du canal, la direction du port de Port Saïd jusqu'en 1986, et les services divers assurés par les sociétés affiliées à l'organisme du canal<sup>127</sup>.

L'importance de cette source de revenus devient capitale pour l'économie égyptienne à partir de 1975, lorsque l'Égypte entre dans la spirale de la dépendance alimentaire. En effet, le coût des importations alimentaires devient supérieur aux recettes cumulées du canal, des exportations de textile et du pétrole (MUTIN G., 1990, p. 135). Le canal de Suez fait néanmoins partie des principales sources de devises du budget de l'État, avec les exportations de pétrole, le tourisme, les transferts des immigrés et l'aide internationale (Fig. 25). Depuis sa réouverture en 1975 et jusqu'en 1995, le succès commercial du canal est manifeste. La hausse des revenus résulte à la fois de l'augmentation du trafic et de celle des droits de transit.

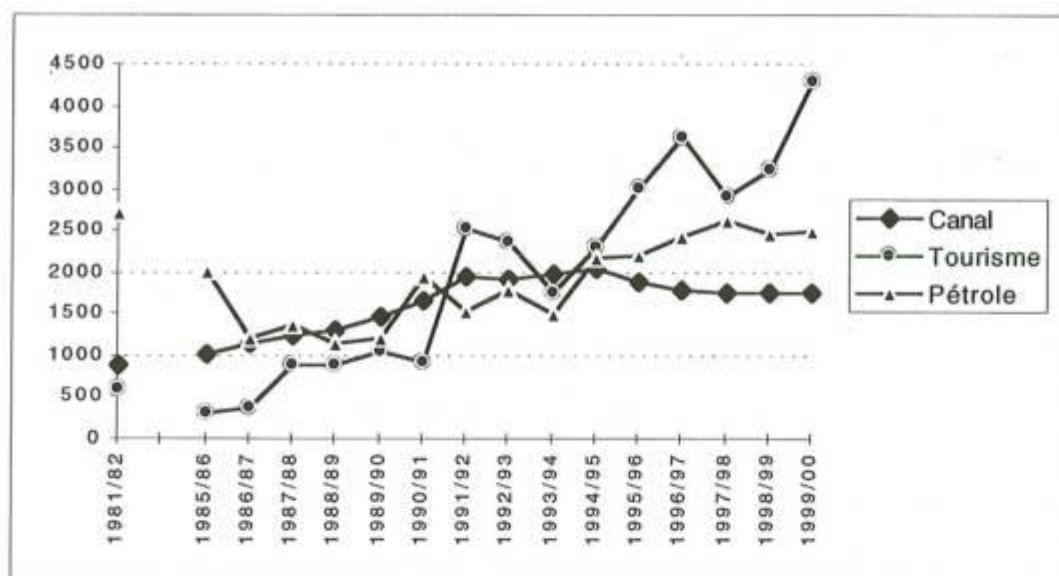
---

<sup>126</sup> Ces transferts ont augmenté rapidement : de 13,9 millions de LE en 1975 à 70,5 millions de LE en 1976 et jusqu'à 236,6 millions en 1980. KORRA N., (1981), *op. cit.*

<sup>127</sup> Entre 1961 et 1965 sont créées : la Société Timsah de constructions navales et conduites sous-marines, la Société des câbles de Port Saïd, la Société des arsenaux de Suez, la Société des travaux maritimes et la Société des travaux portuaires du canal de Suez.



Figure 25 : Evolution récente des revenus provenant des trois principales sources de devises dans la balance des paiements égyptienne (en millions US \$)



Sources : F.M.I. et Banque centrale d'Egypte.

Malgré tout, par sa relative stabilité, le revenu issu du canal a participé, jusqu'en 1995, à l'équilibre du budget lorsqu'un secteur dépendant de la conjoncture internationale était touché. Depuis 1983, il compensait la chute des recettes pétrolières<sup>128</sup> et celle des remises des travailleurs émigrés<sup>129</sup>; et en 1994, il a contribué à l'amortissement des pertes dans le secteur touristique au moment où celui-ci était durement touché par l'insécurité. En 1994-95, le canal représentait la première source de devises de l'Etat, grâce à un revenu qui dépassa la barre des 2 milliards de \$. Néanmoins la baisse légère mais continue que ce revenu a enregistré depuis lors, lui ôte pour partie son rôle compensateur pour le budget global.

Les revenus tirés du canal représentent eux aussi une source de devises vulnérable<sup>130</sup>. Elle est soumise à l'utilisation politique du canal, dont le trafic subit, quant à lui l'influence des variations du coût du pétrole et des embargos. La stagnation des recettes du canal enregistrée depuis 1995 coïncide avec la mutation du trafic : en effet, la chute brutale du trafic pétrolier à partir de cette date provoque la baisse des revenus du canal (le trafic pétrolier n'est plus responsable que de 27% des revenus totaux du canal en 1994, contre 70% avant 1967). L'économie locale et nationale est donc dépendante de phénomènes éloignés et aléatoires qui influent sur la nature et le volume du trafic du

<sup>128</sup> Les bénéfices retirés de l'exploitation pétrolière ont chuté de 2,6 milliards de dollars en 1981 à 1,7 milliard en 1985-86 (année fiscale), soit une baisse de 65%. Cela s'explique notamment par la chute du prix du baril de brut à la suite du contre-choc pétrolier.

<sup>129</sup> Les transferts des travailleurs émigrés sont passés de 3,78 milliards de dollars en 1983 à 1,5 milliard en 1986, soit une baisse de près de 40%. Ils ont encore diminué suite à la guerre du Golfe.

<sup>130</sup> Lors de la fermeture du canal entre 1973 et 1975, le manque à gagner a été évalué à 224 millions de \$ par an, soit l'équivalent des revenus du canal sur les 12 mois précédant la fermeture du canal.

canal<sup>131</sup>. La vive inquiétude suscitée par la récente diminution des revenus du canal a donc provoqué une réaction rapide de l'Autorité du canal.

### 3. *L'Organisme du canal face à la concurrence*

L'économie égyptienne, et plus encore celle de toute la zone du canal, dépendent de l'activité et des revenus engendrés par ce transit. L'Organisme du canal est devenu une « institution nationale » qu'il convient de garantir et protéger au mieux de la compétition actuelle sur le réseau des communications. Pour affronter la concurrence, cet organisme dispose de trois moyens : accroître régulièrement le dimensionnement du canal, jouer sur la politique des prix et diversifier ses activités.

En premier lieu, la voie interocéanique est constamment adaptée à l'évolution des transports maritimes. Au sein du centre de prévision de l'Organisme du canal, des études permanentes servent à calculer le bénéfice escompté par rapport aux investissements engagés et ciblent le type de navire à favoriser. Elles prévoient de grands projets ou leur ajournement, selon la conjoncture économique. Ainsi, lorsque les très gros pétroliers se sont trouvés en excédent à la fin des années 70, provoquant l'effondrement des taux de fret, la seconde phase de l'approfondissement du chenal (visant les 67 pieds) a été reportée; il était inutile de tenter d'attirer des pétroliers géants pour lesquels le trajet par le Cap demeurerait malgré tout plus avantageux compte tenu des économies d'échelles et qui, de toute manière, n'auraient pas été en mesure d'acquitter les droits du péage. En 1994, la nécessité absolue de reconquérir des parts du trafic pétrolier pour résister à la baisse générale du trafic a cependant poussé l'Organisme du canal à relancer les travaux de redimensionnement.

En second lieu, une politique de tarification sélective permet d'attirer certains types de navires. Les tarifs sont de plus en plus ciblés, négociés et ajustés à la concurrence. Les péages sont calculés à partir du tonnage net et suivent l'inflation à partir des variations des monnaies des cinq pays les plus riches<sup>132</sup>. En moyenne, ils équivalent au coût d'un parcours en mer de 7 à 10 jours, soit un montant qui permet au canal de rester compétitif par rapport au trajet via Le Cap (VIGARIE A., 1990).

A partir de 1975, les droits de passage sont calculés différemment selon les catégories de navires, ce qui permet de pratiquer une politique de prix plus ciblée et, donc, plus incitative.

Un premier tarif est appliqué aux pétroliers et cargos de marchandises générales (vraquiers), un second s'applique aux paquebots et aux autres navires en charge, et le dernier aux navires sans cargaison (ce tarif équivaut à 80% du tarif à pleine charge). Pour attirer les grosses unités, les

<sup>131</sup> Au sujet de l'évolution du trafic pétrolier du canal, de ses causes, cf. supra : II. A. 2. et 3. (même chapitre).

<sup>132</sup> Les droits sont calculés par tonne de jauge nette Suez (tnjs, égale à environ 2 tpl), en Droits de Tirage Spéciaux. Le DTS ou SDRs (Special Drawing Rights) est une unité de monnaie artificielle internationale, créée par le FMI et calculée sur la base de cinq monnaies : dollar, mark, franc, yen et livre sterling. 1 DTS = 1,73\$ en 1994. Chabara S., *Egypt Today*, august 1994.



droits de passage ont été modulés, en 1981 et 1983, en fonction de la charge des navires : ils sont dégressifs au-delà des seuils de 5000, 15 000 et 20 000 tjns<sup>133</sup> de chargement. Les pétroliers les plus lourdement chargés (au-delà de 20 000 tjns) sont favorisés par un tarif dont la hausse annuelle est réduite. Elle est compensée par la hausse plus forte des tarifs pour les autres navires atteignant la même charge et pour tous les navires jaugeant moins de 20 000 tjns (y compris les pétroliers et les vraquiers)<sup>134</sup>.

En conséquence, les transporteurs de marchandises générales furent condamnés à supporter des charges supplémentaires, en compensation des baisses consenties pour attirer les plus gros vraquiers et les superpétroliers. Les armateurs spécialisés dans les marchandises générales, mécontents de faire les frais de l'opération « Aménagement du canal de Suez », ont sévèrement critiqué cette politique. Selon l'American Chamber of Shipping, ces hausses successives risquent en outre de dissuader les clients du canal qui subissent à la fois la hausse du dollar et l'attrait de la route du Cap pour certaines destinations.

En 1987, l'Organisme du canal a décidé de lutter contre la concurrence exercée par la route du Cap en offrant des réductions de 50 à 75% pour les navires venant de ports très éloignés (ceux pour lesquels cette route est la plus rentable). En compensation, les porte-conteneurs et les cargos durent supporter une augmentation de 7%, tandis que les droits de passage des navires de guerre, qui se pressaient en direction du Golfe en crise à la fin de 1990, augmentèrent de 30%<sup>135</sup>.

En 1994, un nouveau barème de prix a été inauguré, qui avantage clairement cette fois les transporteurs de vrac, de conteneurs et les navires mixtes; il répond à l'évolution de la structure du trafic - effondrement de la part des pétroliers et essor des marchandises générales.

Deux ans plus tard, pour lutter contre la chute du trafic pétrolier, la politique tarifaire avantage une nouvelle fois ce type de navire par une réduction de 20%. Parallèlement, des négociations spécifiques sont engagées avec des pays exportateurs de gaz naturel; ainsi, les chargements de gaz en provenance du Qatar bénéficient de 40% de réduction sur les droits de passage des navires les acheminant vers l'Europe<sup>136</sup>. Ces négociations ont été engagées au moment de la conclusion d'un accord de fourniture de gaz par le Qatar à Israël. L'Organisme du canal essaie donc, autant que possible, d'anticiper sur des événements imprévisibles qui pourraient générer un nouveau trafic, mais que des routes concurrentes sont susceptibles de capter.

Enfin, modernisation et diversification font désormais partie des priorités de l'Organisme du canal. Outre les travaux d'approfondissement du canal, un réseau

<sup>133</sup> L'unité tjn (tonne de jauge nette) permet de mesurer la capacité cubique d'un navire.

<sup>134</sup> MOUAWADH. (1983) : *Le canal de Suez*, mémoire de DESS, Commerce extérieur, Université Paris II, p. 56-57.

<sup>135</sup> *The Economist Intelligence Unit* : Egypt Country profile, Annual survey of political and economic background, 1992-1993, London, 48 p.

<sup>136</sup> *Middle-East Times*, 30 July-5 August 1995.

complet de surveillance électronique du transit des navires a été mis en service en 1994. Couvrir la navigation au moyen de radars permet d'assurer la sécurité de la circulation, de réduire les risques d'accidents tout en gagnant du temps et, donc, d'accroître l'attractivité du canal pour les armateurs. L'Organisme développe en outre ses activités de construction navale. Autrefois réservés à la construction et à l'entretien des navires et ferries appartenant à l'Organisme, les chantiers navals de Suez et Port Saïd produisent désormais pour des clients extérieurs<sup>137</sup>. La construction d'un remorqueur pour les Emirats Arabes Unis a inauguré l'ouverture à l'exportation. Pour élargir cette nouvelle activité marchande, l'Organisme du canal a créé une usine de fibres de verre rattachée à l'arsenal de Suez. L'histoire du canal de Suez confère une bonne réputation à ses chantiers navals et l'essor de cette nouvelle activité permet dans un premier temps à l'Organisme d'atténuer les pertes de revenus liées à la diminution du trafic du canal. Mais cette diversification n'offre malgré tout qu'un complément de revenus à l'Organisme et ne saurait suffire pour lui permettre de résister à une diminution considérable du trafic de transit maritime à travers le canal.

### C. Le monde a-t-il encore besoin du canal de Suez ?

Le canal de Suez a constitué une voie indispensable au commerce maritime mondial jusqu'à sa fermeture en 1966. La mise en place de moyens de transport alternatifs lors de sa fermeture en témoigne : outre l'oléoduc Sumed, un pont terrestre avait été mis en place en 1972 pour assurer la liaison entre le port d'Adabiya (au sud de Suez) et Alexandrie. Ce service, assuré par une armada de camions, avait une capacité réduite d'un million de tonnes par an. Ainsi, malgré l'insécurité liée à la proximité de la ligne de front du canal et le coût prohibitif de ce pont terrestre (13,5 \$ la tonne contre 0,2 \$ par le canal avant sa fermeture), plusieurs transporteurs l'utilisèrent pour acheminer des produits agricoles et manufacturés de l'Asie à l'Europe<sup>138</sup>.

Néanmoins, les conséquences de la fermeture du canal, en même temps qu'elles témoignent du rôle fondamental qu'avait acquis le canal, ont en partie remis en cause son utilité.

<sup>137</sup> Entre 1986 et 1995, ils ont construit deux cargos pour la marine égyptienne et cinq remorqueurs. *al-Ahram Hebdo*, 15-21 nov. 1995.

<sup>138</sup> Les ports d'Italie, de Grèce, d'Espagne, de Grande-Bretagne, des Etats-Unis, de la mer Noire, furent ainsi reliés à ceux du Proche-Orient, du Soudan, d'Ethiopie, de l'Inde, du Pakistan et du Sri-Lanka.



### 1. La fragilisation du canal suite à sa fermeture

Le blocage de la route maritime la plus courte pour acheminer le pétrole proche-oriental vers l'Occident durant près de huit ans a eu des répercussions sur l'organisation du transport de brut<sup>139</sup>:

- à court terme d'abord : le pétrole acheminé dans les pays consommateurs a subi une hausse de son prix, du fait de l'allongement de la distance à parcourir en passant par le cap de Bonne Espérance, et à l'établissement d'une taxe de fermeture de Suez par les pays de l'OPEP<sup>140</sup>. La conséquence ne s'est pas fait sentir seulement sur les coûts d'acheminement du pétrole par les routes de substitution, elle a aussi accéléré la mutation de l'industrie pétrolière.

- à moyen terme : les pays importateurs et les compagnies pétrolières ont opté pour la diversification de leurs approvisionnements et recherché des gisements plus proches des zones de consommation et situés dans des pays politiquement stables. La production pétrolière a augmenté en Afrique du Nord et de l'Ouest, en mer du Nord et en Alaska.

- à long terme : le canal est doublé par des oléoducs et une flotte dont les caractéristiques techniques visent à minimiser les coûts résultant de l'allongement du trajet par le Cap est mise sur pied. Cette flotte, caractérisée par son gigantisme, dépasse les capacités du canal de Suez. La fermeture du canal, en modifiant les routes commerciales, a en outre provoqué le déclin de certains ports, en même temps qu'elle a favorisé l'émergence de certains autres<sup>141</sup>.

En conséquence, à sa réouverture en 1975, le canal s'est trouvé marginalisé, en particulier pour le transport pétrolier. Cependant, la Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) qui s'était penchée sur les effets économiques de la fermeture du canal de Suez<sup>142</sup> juste avant l'offensive d'octobre 1973, manifestait un réel optimisme quant à son devenir. Elle concluait que la réouverture du canal pourrait offrir la perspective d'une réduction du coût du transport du pétrole depuis le Golfe jusqu'à l'Europe, particulièrement jusqu'aux ports méditerranéens<sup>143</sup>.

<sup>139</sup> MOUAWAD H. (1983), *op. cit.*, p.7, et GIRAUD A. et BOY DE LA TOUR X. (1987), *op. cit.*, p. 237.

<sup>140</sup> L'accord de Tripoli (2 avril 1971) décide de l'application d'une hausse de 12 cents/baril pendant toute la durée de la fermeture du canal.

<sup>141</sup> Les pays d'Afrique de l'Est et d'Asie du Sud-Est enregistrèrent une perte 13% de leurs exportations annuelles vers l'Europe suite à la perte du commerce de marchandises sèches. Les ports d'Afrique du Sud et de l'Ouest bénéficièrent de la fermeture alors que ceux de la mer Rouge, du Proche-Orient et d'Afrique de l'Est (surtout Aden et Djibouti) déclinèrent (-32,3% dans le trafic entre 1966 et 1971). Les ports d'Asie du Sud et du Sud-Est s'affaiblirent (- 54,8% dans le trafic entre 1966 et 1971), de même que les ports méditerranéens, surtout Trieste.

<sup>142</sup> « Les effets économiques de la fermeture du canal de Suez », UNCTAD, 1973.

<sup>143</sup> L'utilisation de tankers de petite taille sur des routes plus courtes que celle du Cap serait plus avantageuse que celle de supertankers sur de longues routes, du fait de l'augmentation du coût de construction et d'utilisation des supertankers enregistrée dans les années 70.

## 2. L'utilité renouvelée du canal dans le contexte du développement des échanges dans l'économie mondiale

Conçu dès son creusement comme une pièce maîtresse d'un système d'échanges mondial, devenu partie prenante du complexe pétrolier moyen-oriental, le canal de Suez s'inscrit désormais dans une nouvelle étape, celle de la généralisation des échanges qu'est la mondialisation. C'est ce nouveau contexte qu'il convient de prendre en considération.

Les évolutions qui prennent place dans les années 1990 furent décisives : elles traduisent la nouvelle place qu'occupe le canal dans le système mondial des échanges. L'*écomonde*, considéré jusque-là sous l'angle commercial et financier, se présente aussi désormais comme un *écomonde* productif par le biais de la division internationale du travail<sup>144</sup>.

En 1993, le canal est utilisé essentiellement par des navires qui relient les ports des régions situées à proximité de la voie d'eau (cf. Tab. 4) : ceux de Méditerranée, de mer Noire et d'Europe du Nord et de l'Ouest, sont ainsi bien reliés aux ports de la Mer Rouge, du Golfe arabe, de la péninsule indienne, mais aussi à ceux, plus éloignés, d'Extrême-Orient et d'Asie du Sud-Est.

Tableau 4 : Répartition des origines et destinations des flux transitant par le canal de Suez en 1993 (origine et destinations cumulées et exprimées en %)

Au nord du canal		Au sud du canal	
Europe du Nord et de l'Ouest	39,2	Extrême-Orient	39
Méditerranée	41,9	Mer Rouge et Golfe arabe	35,1
Mer Noire	9	Asie du Sud-Est	12,5
Amérique	5,9	Péninsule indienne	7,7
Autres	4	Autres	5,7

Source : Suez Canal Authority (1994) : *Yearly Report*.

Pour les nations situées au sud du canal, le canal sert à acheminer le pétrole et les produits manufacturés à haute valeur ajoutée destinés aux marchés européens. Pour les nations situées au nord du canal, celui-ci demeure important pour les exportations à moyenne distance ainsi que pour la noria des navires de lignes régulières autour du monde<sup>145</sup>.

<sup>144</sup> Celle-ci résulte d'une « chaîne de subordinations » commandée par la capitale-monde, entraîne un échange inégal et non un échange d'équivalents. FOURQUET F. (1988) : « Villes et économies-monde selon Fernand Braudel », *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 38, juin-juillet, p. 16.

<sup>145</sup> cf. *infra* : IIème Partie, chapitre 4, I.



L'importance du canal n'est en effet plus exclusivement liée aux produits pétroliers : la part croissante des marchandises diverses dans le trafic du canal renouvelle son intérêt. Ce type de trafic représente en effet une valeur considérable parce qu'il s'agit de produits manufacturés à haute valeur ajoutée. Le canal regroupe ainsi un nombre croissant de navires sophistiqués et « les pays industriels libéraux sont à la fois les principaux propriétaires de ces marines coûteuses et les vendeurs ou acheteurs de ces marchandises diverses fabriquées, biens de production ou de consommation. Sous ces aspects, Suez leur est réellement indispensable »<sup>146</sup>. Le canal représente aussi un intérêt tout particulier pour les pays d'Asie : c'est leur voie d'accès principale aux marchés européens. Devenu le convoyeur des produits à haute valeur ajoutée originaires du Japon ou des « dragons » asiatiques, le canal est de première importance pour les multinationales asiatiques.

La mutation du trafic a donc limité les effets négatifs engendrés par la fermeture du canal entre 1967 et 1975. Cependant, sur le plan politique, la fin de la guerre froide a modifié les intérêts des grandes puissances dans la région; on peut donc s'interroger sur la nécessité, pour elles, de protéger le canal comme un point chaud.

### 3. *Un couloir de circulation toujours stratégique*

« Une longue et dure partie diplomatique [s'est] jouée autour d'un couloir de communication qui va de Port Saïd au cap Gardafui : là se trouve le choke-point le plus important de la géostratégie générale des océans ; s'y mêlent les rivalités d'influences politiques des deux Grands, les intérêts économiques et diplomatiques des puissances moyennes, le désir de participation à la vie internationale des petits pays riverains, et les exigences grandioses de l'économie maritime mondiale » (VIGARIE A., 1990, p. 222).

Après l'effondrement du bloc socialiste, le monde a changé mais le canal continue à exercer un attrait sur les Occidentaux. Il reste en effet le plus court chemin pour accéder au pétrole du Golfe et le maintien en service de cet accès demeure un impératif pour les grandes puissances. La guerre du Golfe a montré, en 1991, les immenses intérêts commerciaux et maritimes engagés par ces derniers au Moyen-Orient. En effet, non seulement le Proche-Orient représente la plus grande réserve mondiale de pétrole, mais le coût de sa production, bien inférieur à celui du pétrole extrait sur le continent nord-américain, le rend particulièrement intéressant<sup>147</sup>.

Le canal représente un enjeu non seulement pour l'accès au pétrole, mais aussi pour permettre l'intervention rapide des armées des puissances occidentales au Proche-Orient. La guerre du Golfe a encore montré que le canal était un raccourci indispensable pour acheminer des troupes en temps de guerre, lorsque la rapidité d'action est un atout primordial.

<sup>146</sup> VIGARIE A (1990), p. 214.

<sup>147</sup> BLIN L. (2000) : « Pétrole et pax americana au Moyen-Orient », *Le pétrole et le gaz arabe*, vol. XXVIII, n°655, p. 41.

« En dépit des progrès technologiques qui ont modifié les modes de transport international et les armes dont disposent les puissances antagonistes, le canal de Suez était et demeure un objet de rivalité qui exaspère les antagonismes qui fondent les relations internationales en temps de paix. Toutefois, c'est l'importance militaire du canal en temps de guerre qui a suscité le plus d'intérêt auprès des puissances maritimes : la sécurité des communications, la mobilité des flottes et la rapidité des interventions en dépendent » (LABIDI A., 1988, p. 115).

Le canal se trouve dans une situation telle que les puissances maritimes se réservent le droit d'intervenir pour garantir la circulation maritime. Ce droit s'exprime par le maintien de forces militaires internationales dans le Sinaï (la Force d'interposition des Nations-Unies est toujours présente à l'Est du canal) ou par des interventions diplomatiques. Il s'exprime aussi par des moyens détournés : depuis la fin de la guerre de 1973, les aides ou alliances qui visent à favoriser la stabilité régionale soutiennent dans le même temps le libre usage du canal<sup>148</sup>. Les multiples propositions de financement et de participations étrangères au déminage et à la remise en état du canal de Suez formulées dès la fin de la guerre de 1973 suffisent à montrer que bien des Nations souhaitent profiter de sa réouverture. Elles mettent en évidence le lien entre les questions maritimes et les conditions du développement.

L'importance géopolitique du canal, ancrée dans le conflit israélo-arabe, la question pétrolière et la tutelle des Etats-Unis, reste considérable, mais dans des proportions toutes autres que lors de la guerre froide.

Alors que le concept d'économie-monde fut utile pour décrire les relations nouées autour du canal à une époque, le modèle centre-périphérie<sup>149</sup>, qui comprend également l'idée de hiérarchisation, permet d'appréhender les relations entre différents espaces en terme de flux et de rendre compte des dynamiques dans la différenciation de l'espace. Il permet ainsi de poser la question de la dépendance des périphéries à l'égard du noyau central qui donne les impulsions, draine les richesses des périphéries qu'il capitalise à son profit et qui exerce sur elles un contrôle politique et/ou économique. La pertinence de ce modèle à toutes les échelles et la relativité des notions de centre et de périphérie selon le niveau de l'échelon étudié permettent d'affiner l'analyse en relativisant aussi la notion de dépendance. Si l'Egypte est bien une périphérie à l'échelle internationale, elle a néanmoins la capacité d'intervenir dans l'équilibre du système mondial parce qu'elle dispose d'une position stratégique originale, celle d'un verrou de l'accès maritime à l'Orient pour les Occidentaux. Cette situation lui permet d'exercer un pouvoir sur les centres du système-monde dès lors que ses dirigeants décident, pour des raisons politiques, de fermer le canal de Suez.

Au-delà de cet exemple particulier de rétroaction, la position du canal de Suez au sein du « système monde »<sup>150</sup> - ce concept qui permet de concevoir les liaisons entre

<sup>148</sup> cf. *infra* : IIème Partie, Chapitre 4.

<sup>149</sup> cf. REYNAUD A. (1981) : *Société, espace et justice*, p. 31.

<sup>150</sup> « Au début du XXe siècle, (...) le système régional de l'économie-monde européenne se sera mué en système-monde, et l'Europe ne le dirigera plus ou plus seule : les Etats-Unis et le Japon entrent dans le jeu mondial (...).



éléments et phénomènes et les effets en retour des actions - réaffirme son caractère stratégique. Le monde fonctionne comme un système par interaction permanente entre les phénomènes liés au marché, les décisions politiques et leurs conséquences stratégiques, et les composantes culturelles et idéologiques des Nations (DOLLFUS O., 1990, p. 278). Les négociations économiques sont donc souvent liées aux négociations politiques et stratégiques. Parmi les acteurs dominants du système monde, les Etats et les institutions qui déploient leurs relations dans le domaine international (relations entre Etats), ainsi que les organisations associées au domaine transnational (réseaux et flux non institutionnalisés), agissent comme autant de centres de décision dont l'influence se fait sentir régionalement. Les interactions dynamiques entre des organisations agissant à des échelles différentes expliquent que les programmes d'aménagement de la zone du canal de Suez, définis juste après le conflit militaire opposant l'Egypte à Israël, s'insèrent à la fois dans les exigences politiques des parrains de la paix et dans les prévisions de l'économie internationale<sup>151</sup>.

---

L'humanité entière est progressivement concernée et les croissances de tous ordres fonctionnent en synergie ». DOLLFUS O. (1990) : « Le Système Monde », Géographie Universelle, p. 294.

<sup>151</sup> cf. *infra* : Ière Partie, Chapitre 3.





### Chapitre 3

## INTEGRATION REGIONALE ET INTERNATIONALE : LES FONDEMENTS DE LA CONSTITUTION D'UN ESPACE-RELAIS

A partir de la fin de la guerre de 1973, la zone du canal de Suez fait l'objet de politiques d'aménagement à deux reprises. Le plan d'aménagement régional qui est élaboré dès la reconstruction des villes du canal et publié en 1976 apparaît comme la manifestation, pour la première fois en Egypte, d'une volonté d'aménagement régional global. L'étude qui sous-tend ce plan, conçue après une série d'interventions ponctuelles en matière de planification spatiale<sup>1</sup>, revendique alors son exemplarité. Ultérieurement, dans les années 1990, de grands projets dits « nationaux » concernent la zone du canal, qui est désormais intégrée au plan de développement du Sinaï.

Ces deux phases durant lesquelles est conçue une planification régionale poursuivent des objectifs communs : l'intégration régionale et internationale de l'ancienne ligne de front qu'a été la zone du canal de Suez, en exploitant sa position de « carrefour ». A travers l'étude de ces objectifs et des moyens mis en œuvre par ces politiques, nous aborderons la vision du devenir de la zone du canal que proposent les aménageurs, gouvernants et acteurs privés, en tentant de cerner les intérêts en jeu dans la construction d'un espace-relais entre le territoire nilotique et la région du Sinaï d'une part, l'économie mondiale d'autre part<sup>2</sup>.

La politique d'aménagement de la zone du canal prend en compte des orientations économiques et spatiales qui figurent au rang de priorités nationales et illustre parfaitement la logique de l'aménagement du territoire en Egypte. Nous commencerons

---

<sup>1</sup> Ce terme, employé en Egypte (*al takhtit al iqlim*), traduit de l'anglais *regional planning*, correspond mieux que notre appellation « aménagement régional » à la nature de plans très marqués par la planification sectorielle axée sur l'industrie.

<sup>2</sup> L'emploi du terme « espace-relais » est explicité plus bas, cf. *infra* : II.

donc par rappeler les principaux enjeux de la planification spatiale en Egypte. Nous poursuivrons par une étude plus approfondie des objectifs de la politique envisagée pour la zone du canal, ce qui nous permettra de mettre en parallèle les idéologies sous-jacentes (celles des gouvernants, qui transparaissent dans les schémas d'aménagement, les discours et les lois, mais aussi celles des intérêts privés internationaux ou locaux) et les moyens mis en œuvre.

## **I. LE CONTEXTE DES POLITIQUES DE PLANIFICATION SPATIALE EN EGYPTE : DE LA MAITRISE DU NIL A LA CONQUETE DES DESERTS**

L'étude des politiques d'aménagement en Egypte montre qu'elles répondent à deux sortes d'impératifs : spatial et démographique d'une part, politique et sécuritaire d'autre part. Cette seconde exigence apparaît clairement à partir des années 1970, alors que s'affirme, en parallèle, le souci de développement économique.

L'impératif spatial et démographique est, quant à lui, à l'origine des premiers projets d'aménagement et oriente toute intervention sur l'espace en Egypte. La fertile vallée du Nil, qui s'élargit au nord dans le delta et serpente entre deux immenses déserts, représente seulement 4% de l'espace national. L'exiguïté de la surface viable, combinée à une croissance démographique considérable<sup>3</sup>, aboutit à des densités très élevées dans la vallée et le delta du Nil, espaces qui concentrent près de 96% de la population<sup>4</sup>.

### **A. L'extension du contrôle de l'Etat du centre aux marges du territoire**

En revenant brièvement aux origines de l'aménagement spatial dans l'Egypte moderne, on peut distinguer deux périodes, séparées par la construction du Haut-Barrage d'Assouan (mis en eau en 1964). Du début du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à la réalisation du Barrage, la nécessité de maîtriser le fleuve, dans un pays essentiellement agricole, a rendu indispensable l'aménagement hydraulique de la vallée et du delta du Nil. Canaux, barrages, digues et mise en valeur agricole initièrent les premières politiques spatiales menées par Mohammed Ali, Saïd puis Ismaïl<sup>5</sup>. La réforme agraire, pilier de la révolution engagée par le président Nasser en 1952, fut le point de départ de la bonification de parcelles de terres désertiques aux marges du delta du Nil.

<sup>3</sup> La population du pays a presque doublé en vingt ans, passant de 36,6 millions en 1976 à 59,6 millions en 1996. On note néanmoins un ralentissement du taux d'accroissement annuel de la population, passé de 2,8% entre 1976-1986 à 2,1% au cours de la décennie suivante.

<sup>4</sup> D'après le recensement de 1996, sur une population de 59,6 millions d'habitants, 57,2 millions vivent dans la vallée et le delta du Nil. Ce pourcentage atteint 98,6% si on ajoute au Delta et à la vallée du Nil les gouvernorats du canal de Suez.

<sup>5</sup> Le Pacha Saïd et les khédives Ismaïl et Tewfik autorisèrent par ailleurs la Compagnie Universelle du Canal de Suez à étendre son domaine dans l'isthme de Suez et à y construire des villes dont le nom est encore un hommage à ces souverains (Port Saïd, Ismaïlia et Port Tewfik au sud de Suez) ; ces villes amorcèrent la constitution d'une nouvelle région urbaine (cf. *supra* : Chapitre 1). On doit également au Khédivisme Ismaïl le premier projet d'urbanisme de la ville du Caire.



A partir de la construction du barrage d'Assouan est apparu un intérêt pour la planification régionale, notamment pour ce qui concerne les espaces situés en dehors de la vallée du Nil. En 1957, le gouvernement mit en place un Comité de planification nationale, chargé de répartir spatialement les investissements industriels. Cette institution était complétée par des comités de planification, institués par décret présidentiel, dont les champs de compétence recouvraient aussi bien, selon les cas, des espaces régionaux que des espaces métropolitains : Assouan en 1964, le Grand Caire en 1965, puis Alexandrie et le golfe de Suez en 1966. Le fleuron de ces opérations ciblées, mises en place sans réel souci d'un programme national de planification spatiale, fut le vaste projet de bonification des terres et d'industrialisation qui accompagna, dans les années 1960, la réalisation du Haut-Barrage d'Assouan<sup>6</sup>.

Cet ouvrage hydraulique inaugure en effet une nouvelle ère : la maîtrise de la crue du Nil et l'irrigation de toute la vallée permettent au gouvernement de s'appliquer à résoudre le problème récurrent de la densification de la population sur un espace restreint. Il va s'y employer de deux façons :

- en promouvant la bonification de nouvelles terres désertiques : cette première phase (1952-1967) permet la bonification de 750 000 feddans<sup>7</sup>, essentiellement aux marges du delta du Nil, dans les oasis du désert occidental et dans la région d'Assouan ; cette superficie correspond à une augmentation de 12% de la surface cultivée en Egypte - qui s'élevait à 6 millions de feddans en 1952

- en engageant, à partir des années 1970, une politique d'aménagement des marges du territoire national, afin de déconcentrer la population vers les espaces périphériques (zone côtière du désert occidental, mer Rouge, et, surtout, gouvernorats du canal de Suez, puis du Sinaï).

L'Egypte a finalement connu trois territorialisations, c'est-à-dire trois périodes au cours desquelles le pouvoir central a étendu sa souveraineté et son pouvoir de contrôle sur une part croissante du territoire national :

- d'abord, sur l'espace « utile » de l'Egypte par la maîtrise hydraulique de l'espace rural où se rassemble la quasi-totalité de la population,
- puis sur les marges désertiques de la vallée et du delta du Nil par l'élargissement du domaine cultivable
- et, enfin, sur les espaces désertiques isolés et éloignés du centre par leur conquête.

Dès lors, s'impose la nécessité de dépasser la conception traditionnelle de l'espace égyptien qui oppose, aussi bien dans l'esprit des dirigeants que dans celui de tout

---

<sup>6</sup> Outre la bonification de 500 000 feddans (210 000 ha), soit un tiers de la surface envisagée, le barrage de retenue a permis de développer l'hydroélectricité et d'achever l'électrification des campagnes; il favorisa aussi l'industrialisation : réalisation d'un combinat industriel autour d'une usine d'engrais à Assouan et d'une usine d'aluminium à Naga Hamadi - tous deux financés par les aides soviétiques -, ainsi que d'un complexe sidérurgique à Helwan et d'une cimenterie géante à Assiut.

<sup>7</sup> Un feddan correspond à 0,42 hectares.

Egyptien, la vallée au désert. « La conscience de cette dualité vallée/désert, son identification avec une différenciation entre le centre et la périphérie, l'attractif et le répulsif, le bon et le mauvais, déterminait nombre de leurs attitudes et de leurs comportements. » (MICHEL M., 1996, p. 61). Malgré ce contexte peu favorable *a priori*, toute opération d'aménagement, urbain, rural ou régional, poursuit, à cette époque, le même but : déconcentrer l'agglomération du Caire et les villes très denses du Delta en créant des pôles susceptibles d'attirer la population dans le désert.

## **B. Rééquilibrer la répartition des hommes sur le territoire national : les fondements d'une politique régionale**

La répartition spatiale très inégale de la population est à l'origine des premiers plans d'aménagement après la guerre de 1973; ces plans sont soutenus par les politiques sectorielles de bonification agricole et de peuplement du désert.

### ***1. La réduction des disparités régionales : un objectif explicité en 1974, mais qui sous-tendait les actions antérieures***

Partout dans le monde, la réduction des disparités spatiales a été à l'origine de la planification régionale; aussi bien aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne dans les années 1930<sup>8</sup> qu'en Italie (Mezzogiorno) à partir de 1947, ou en France, avec la politique d'aménagement du territoire menée à partir des années 1960 en faveur des régions sinistrées par le déclin des activités économiques traditionnelles<sup>9</sup>. En Egypte, le souci d'équité interrégionale traduit plus particulièrement la volonté de prendre en charge les problèmes des régions centrales (Le Caire, le Delta) en promouvant de nouveaux espaces périphériques, auxquels on s'intéresse essentiellement dans ce but. Le principe de rééquilibrage de la population sur le territoire national, qui sous-tend toutes les interventions antérieures en Egypte, n'est pourtant formalisé qu'en 1974 dans les « Documents de travail d'Octobre »<sup>10</sup> élaborés par le Président Sadate; ces Documents envisagent de dresser une « nouvelle carte de l'Egypte »,

« En créant des régions de concentration démographique et d'activités économiques nouvelles, ayant une force d'attraction civilisatrice, dotées de tous les services, et structurées de façon à attirer des habitants en grand nombre et à permettre une vie active et productive stable ».<sup>11</sup>

Si le but est bien de « civiliser » les régions périphériques afin d'y créer une société nouvelle<sup>12</sup> les accents utopistes de cette déclaration évoquent le discours de

<sup>8</sup> Tennessee Valley Authority, 1933 et Special Areas Act, 1934.

<sup>9</sup> DE ROO P., LABORIE J.-P., LANGUMIER J.-F., (1985) : *La politique française d'aménagement du territoire de 1950 à 1985*, La Documentation Française, 176 p.

<sup>10</sup> Ce document commente la Charte d'action nationale (soumise à un référendum populaire en 1974) qui exprime l'idéologie de la nouvelle politique de Sadate.

<sup>11</sup> Extrait des Documents d'Octobre du Président Sadate (1974), cité par WISSA-WASSEF C. (1975), p.57.

<sup>12</sup> A la suite de Nasser, pour lequel le « nouvel homme » devrait émerger de l'idéologie modernisatrice du développement mise en application dans le projet de bonification agricole. Cf. FAGGI P. et al. (1986) : « De la terre pour les paysans aux aliments pour les citadins, le projet "Nouvelle Vallée" dans l'évolution socio-politique de l'Egypte », *Cahiers géographiques de Rouen*, n°26, p.78.



colonisateurs partant à la conquête d'espaces « vierges ». L'alibi moral qui est sous-jacent à la volonté de « faire passer une collectivité humaine à un état de plus haut développement matériel, intellectuel et social » tient désormais lieu d'argument mobilisateur pour entraîner le peuple égyptien dans la conquête des déserts<sup>13</sup>.

L'objectif national de déconcentration de la vallée du Nil et de décentralisation industrielle guide alors toutes interventions sur l'espace, y compris les premiers schémas directeurs du Caire (1956 et 1970), élaborés dans le cadre de la crise générée par la forte croissance urbaine, elle-même alimentée en grande partie par l'exode rural<sup>14</sup>. Parvenir à une nouvelle répartition des forces de production et de l'urbanisation passe par l'édification de villes nouvelles autour de la capitale, option qui traduit l'influence des modèles des pays industrialisés, en particulier les modèles anglo-saxons, sur les politiques d'aménagement<sup>15</sup>. La ville de Helwan, située à 25 km au sud de la capitale, est la seule des six « cités satellites » du schéma directeur de 1956 à être retenue pour devenir un complexe industriel. En 1970, le second schéma directeur n'est approuvé, quatre ans plus tard, qu'à la condition d'intégrer la fondation de villes nouvelles, destinées à désengorger la capitale pour répondre aux priorités à l'échelle nationale<sup>16</sup>. Les villes nouvelles d'al-Obour (au nord-est de la capitale) et Dix de Ramadan (entre Le Caire et Ismaïlia par la route du désert) sont ainsi conçues avant même la promulgation de la loi sur les villes nouvelles (loi n° 59/1979) qui fixe le cadre juridique et institutionnel de cette politique, relancée au début des années 1980.

Or, la planification de la croissance urbaine de la capitale étant remise en cause à deux reprises par les conflits israélo-arabe autour du canal de Suez, en 1956 et en 1973, l'exécution des schémas directeurs est délaissée pour donner la priorité à la reconstruction des villes du canal et à la réouverture de la voie d'eau au transit international.

## **2. La reconstruction de la région du canal : point de départ des politiques d'aménagement régional**

C'est ainsi que le premier programme global d'aménagement régional, qui a valeur d'exemple parce qu'il va au-delà d'une simple allocation régionale des investissements, est celui de la reconstruction de la zone du canal de Suez<sup>17</sup>. C'est avant tout un schéma conçu et élaboré au niveau central, avec la participation de bureaux d'études étrangers, et dont la mise en œuvre doit bénéficier de financements nationaux et internationaux. Il

<sup>13</sup> Cf. *infra* : IIIème Partie, Chapitre 8.

<sup>14</sup> EL KADI G. (1990) : « Trente ans de planification urbaine au Caire », *Revue Tiers-Monde*, t.LXXXI, n°21 janvier-mars, pp.185-207.

<sup>15</sup> La participation de bureaux d'études étrangers devient dès lors une constante de l'aménagement, cf. *infra* : IIème Partie, Chapitre 5.

<sup>16</sup> Cf. CHALINE C. (1989) : *Urbanisme et développement : évaluation de quatre schémas directeurs métropolitains : Ankara, Le Caire, Rabat, Tunis*, SEDES, p. 98.

<sup>17</sup> General Organisation for Physical Planning, Ministry of Housing and Reconstruction (1976) : *Regional plan for Suez Canal zone*, Advisory Committee for Reconstruction, United Nation Development Program.

envisage à la fois la programmation localisée d'équipements et d'infrastructures, des incitations en faveur du redéploiement spatial des activités et un projet global comprenant un volet économique et social pour l'ensemble de la zone du canal. Sa stratégie est conçue « pour guider le développement économique, promouvoir la technologie et accélérer le changement social »<sup>18</sup>. Elle n'exclut pas la participation d'acteurs locaux, mais privilégie l'aménagement « par le haut »<sup>19</sup>. On retrouve donc ici la plupart des éléments de la définition de la planification telle qu'elle est présentée par C. Lacour<sup>20</sup>.

Ce vaste programme est soutenu par la création, au lendemain de la guerre d'octobre 1973, d'un nouveau Ministère de la Reconstruction et d'une agence de planification spatiale, la *General Organisation for Physical Planning* (GOPP)<sup>21</sup>. Il illustre le principe national de volonté de rééquilibrage de la population, et vise à faire de la zone du canal la troisième région urbaine d'Égypte (après Le Caire et Alexandrie). Réalisé dans l'urgence, il exprime la nécessité de la reconstruction des villes et des ports du canal de Suez, laquelle doit permettre le retour des populations déplacées depuis 1969 et la réouverture du canal. Ce plan d'aménagement illustre parfaitement l'enjeu géopolitique et sécuritaire qui oriente les politiques d'aménagement en Égypte : la constitution et la structuration d'une nouvelle région urbaine sur le front même de la bataille témoignent indirectement de l'engagement de l'Égypte à ne plus reprendre les hostilités; cette preuve de bonne volonté lui permet d'attirer en retour des capitaux étrangers pour la reconstruction.

L'impératif politique et sécuritaire de l'aménagement spatial recoupe dès lors la préoccupation du rééquilibrage spatial et démographique. Le choix des espaces concernés par les plans d'aménagement régionaux établis à la fin des années 1970 et dans les années 1980 révèle en effet le souci de renforcer la sécurité et la souveraineté nationale dans les « régions-frontières » éloignées de la vallée : la zone côtière du désert occidental (d'Alexandrie à la frontière libyenne), la mer Rouge, et le Sinaï. Ces projets répondent à deux objectifs :

- d'une part, l'extension de la souveraineté nationale sur des territoires désertiques et frontaliers, parfois revendiqués par les pays voisins (c'est le cas du triangle d'Halayeb, à la frontière soudanaise, et du Sinaï, à la frontière israélienne),
- et, d'autre part, le contrôle de populations bédouines auxquelles étaient abandonnés les espaces désertiques : fixer les populations locales des déserts périphériques (des Bédouins nomades) en les intégrant à une nouvelle population venue de la vallée, jugée

<sup>18</sup> *Regional plan for Suez Canal zone* (1976) p. 4.

<sup>19</sup> Cf. *infra* : IIème Partie, Chapitre 4.

<sup>20</sup> LACOUR C. (1983) : *Aménagement du territoire régional*, Dalloz, p. 145.

<sup>21</sup> Le GOPP a pour mission d'établir la politique générale d'aménagement afin de préparer les plans et programmes de développement urbain pour toutes les villes égyptiennes.



plus « patriote »<sup>22</sup>, constitue un moyen de mieux intégrer ces espaces au territoire national afin de renforcer son unité.

Cette volonté d'intégration des marges désertiques au territoire national manifeste, à partir de la fin des années 1970, une inversion totale de la façon dont sont perçus ces espaces par les dirigeants, et, par conséquent, du rôle qu'ils leurs attribuent. Considérés comme des espaces hostiles, des vides stratégiques offrant une protection « naturelle » à toute la vallée du Nil, les déserts n'avaient jusqu'alors fait l'objet d'aucun aménagement. Après les guerres de 1967 et 1973, ils ne semblent plus constituer la barrière infranchissable que l'on imaginait, et leur abandon semble même faciliter la tâche d'éventuelles armées progressant en direction de la vallée. Perçus dès lors comme des « vides à combler », selon l'expression de Sadate dans ses « Documents d'Octobre », les espaces désertiques deviennent l'objet de politiques d'aménagement régional destinées à attirer une partie de la population de la vallée qui jouerait le « triple rôle stratégique de barrière humaine contre de nouvelles agressions, de système de contrôle des populations locales qui devraient être sédentarisées entre temps, et enfin de pionnier dans un processus d'élargissement de l'espace utile du pays »<sup>23</sup>. Cette interprétation est inspirée en grande partie du cas du Sinaï et de son glacis défensif, le canal de Suez<sup>24</sup> ; elle a été développée par O. Sanmartin pour lequel, à partir des années 1980, « la sécurité, autant socio-économique que militaire, passe par l'intégration du Sinaï et, au-delà, de toutes les marges désertiques à l'espace national »<sup>25</sup>. La reconstruction de la zone du canal en 1976 rend compte du même impératif.

La division du territoire national en huit régions économiques<sup>26</sup>, instituées par décret en 1977, est le premier pas vers la systématisation de la planification régionale (cf. Fig. 26). Chacune d'entre elles est dotée d'un organisme de planification régional affilié à l'agence centrale du GOPP. L'Organisme de la Région III, qui comprend le Sinaï et la zone du canal de Suez, est installé à Ismaïlia; il est censé jouer un rôle pilote dans la coordination des politiques régionales. Mais le rôle de ces agences suscite beaucoup d'interrogations et révèle certains dysfonctionnements de l'aménagement régional (qui n'a d'ailleurs jamais fait l'objet d'une politique au niveau national) tels que : l'incomplétude du cadre de régulation de l'aménagement régional, le conflit sous-jacent entre les objectifs régionaux et nationaux, les capacités limitées en matière technique et de gestion existantes au niveau des gouvernorats, ainsi que la limitation des ressources financières pour la mise en œuvre des objectifs<sup>27</sup>.

<sup>22</sup> AYEB H. (1998) : « L'eau et les politiques d'aménagement du territoire en Egypte », *Maghreb Machrek*, n°162, La Documentation Française, p.73.

<sup>23</sup> *idem*.

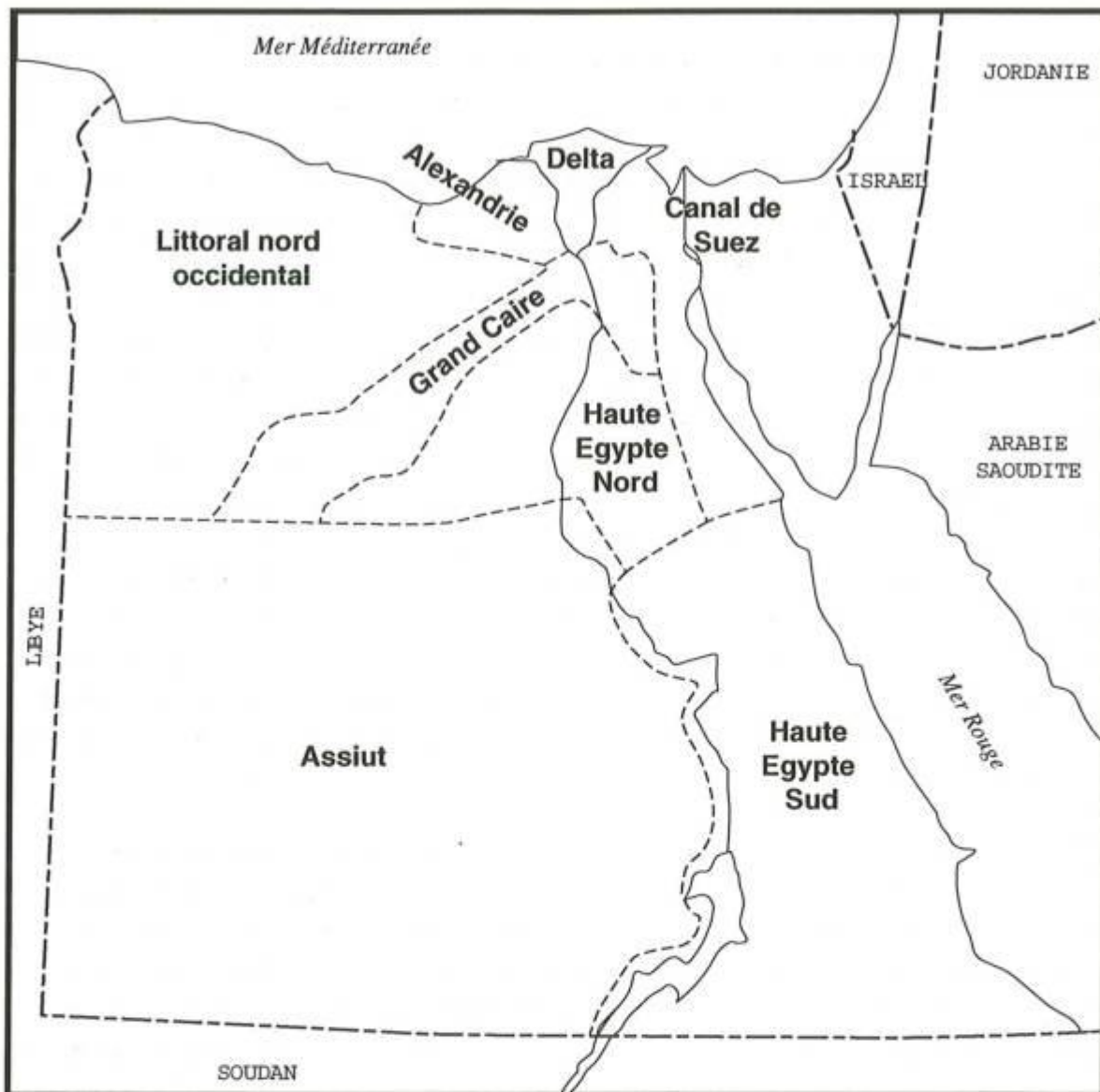
<sup>24</sup> cf. *supra* : Chapitre 2.

<sup>25</sup> SANMARTIN O. (1998) : *L'intégration du Sinaï à l'espace égyptien : processus, images, et enjeux*, Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Tours, p. 34.

<sup>26</sup> En 1994, les régions du littoral nord-occidental et d'Alexandrie sont regroupées, réduisant ainsi à sept le nombre de régions économiques.

<sup>27</sup> RABIE M. (1991) : « Urban/rural development policies : an overview », in *Development of regional infrastructure planning in Egypt*, working paper of project's team n° 3, Ministry of Planning, p 23.

Figure 26 : Les huit régions de planification économique en 1977



Source : Fouad M. (1983)

Le processus d'intégration des marges de l'espace égyptien engagé à partir de 1975 se traduit par la bonification des terres et la fondation de nouvelles communautés, qui doivent permettre un report de population depuis la Vallée vers ces espaces éloignés.

### 3. La relance de la bonification des terres par la mobilisation du secteur privé

Après un relatif abandon entre 1967 et 1975<sup>28</sup>, la politique de bonification des terres connaît une relance lorsque le Président Sadate proclame, en 1978, la « révolution verte » qui prévoit la bonification de près de 3 millions de feddans de cette date à l'an 2000 (soit

<sup>28</sup> Les efforts sont considérablement réduits durant cette période suite à de sérieux problèmes financiers (engendrés par les dépenses de guerre) et au constat de la faible productivité des terres.



1,25 million d'hectares, ce qui représente une augmentation de 44% de la surface cultivée). En fait, d'après les statistiques du CAPMAS, 1 255 400 feddans (soit 527 268 ha) seront mis en culture de 1980 à 1994, en priorité sur les marges du delta du Nil, puis dans les zones situées en direction du canal de Suez, ce qui porte la surface totale des terres bonifiées entre 1952 et 1993 à 2,26 millions de feddans<sup>29</sup> (soit près de 950 000 ha).

L'existence de deux phases dans l'application de cette politique reflète les changements survenus en une décennie dans le contexte économique, politique et social de l'Égypte. D'une part, la voie capitaliste empruntée par Sadate (et, à sa suite, par le Président Moubarak) s'oppose radicalement à la gestion collectiviste des terres privilégiée par Nasser dans les fermes d'Etat - à une époque où il s'agissait, théoriquement, de fonder une société nouvelle. D'autre part, l'objectif principal évolue, ce que rythment les slogans successifs : « De la terre pour les paysans », puis « De la nourriture pour les citoyens », dans un pays en forte croissance démographique qui s'est considérablement urbanisé.

Or si, entre autres raisons, les dysfonctionnements liés à une bureaucratie peu efficace font échouer l'expérience nassérienne de gestion collectiviste des fermes d'Etat, les grands propriétaires privés sollicités par le Président Sadate pour mettre en valeur de nouvelles terres, dès 1978, connaissent eux aussi de grandes difficultés. Souvent absentéistes ou spéculateurs, ils sont, à leur tour, confrontés aux problèmes de l'irrigation des terres hautes aux marges du Delta et à leur salinisation, problèmes aggravés par la faiblesse et la médiocrité de l'encadrement technique et le coût très élevé de la mise en valeur des terres. Des fonds considérables sont mobilisés (notamment sous la forme d'aides et de subventions publiques au secteur privé) pour une productivité relativement faible par rapport aux investissements exigés<sup>30</sup>. La médiocrité des résultats doit toutefois être relativisée, car il faut prendre en compte la perte de superficie opérée par le mitage des riches terres agricoles de la Vallée du fait de l'urbanisation à la périphérie des villes du Delta et de l'agglomération du Caire<sup>31</sup>. La politique de bonification se poursuit néanmoins à un rythme rapide depuis la fin des années 1980.

<sup>29</sup> D'après les statistiques du CAPMAS, publication annuelle de la bonification des terres agricoles, 1992-1993, janvier 1994.

<sup>30</sup> A la fin des années 1970, alors que les efforts ont porté sur l'amélioration de la productivité des nouvelles terres, les résultats sont peu encourageants : sur les 900 000 feddans bonifiés depuis la révolution de 1952, seulement 500 000 feddans ont été mis en culture et 200 000 feddans à peine ont une productivité que l'on pourrait qualifier de très marginale. Par ailleurs, la production des périmètres bonifiés ne contribuait qu'à 1% de la production nationale en 1980, alors que l'investissement public qui leur était réservé représentait 40 à 60% du total des investissements publics consacrés à l'agriculture, d'après VOLL S. (1980) : « Egyptian land reclamation since the revolution », *The Middle-East Journal*, n°34 (2), p. 148.

<sup>31</sup> On ne dispose que d'une estimation difficile à vérifier : la perte s'élèverait à 850 000 feddans, d'après AYEB H. (1998) : « L'eau et les politiques d'aménagement du territoire en Égypte », *Maghreb-Machrek*, n°162, octobre - décembre, La Documentation Française, p. 72.

#### 4. Des villes nouvelles dans le désert

Le peuplement des déserts, thème récurrent des programmes d'aménagement régionaux élaborés au coup par coup, trouvera finalement sa formalisation en 1981 avec l'élaboration d'un document proposant une politique d'aménagement du territoire à l'échelle nationale : la *National Urban Policy Study* (NUPS)<sup>32</sup>. Le principal objectif de cette politique, si l'on en croit l'étude qui confiée à des consultants américains pour concevoir cette politique, est de trouver une solution aux problèmes posés par la croissance démographique concentrée dans la vallée et le delta du Nil : extensions urbaines incontrôlées sur les meilleures terres arables dont la surface est déjà limitée, engorgement des villes et des réseaux d'assainissement et d'eau potable... La notion d'équité interrégionale est avancée comme un moyen de soulager la pression démographique dans la capitale et la vallée du Nil. Mais tout en proposant des stratégies de peuplement des espaces périphériques, la NUPS s'appuie sur des critères de priorité à court terme pour justifier l'augmentation de la concentration urbaine dans les régions du Grand Caire et d'Alexandrie.

C'est dans ce contexte que le gouvernement, ayant approuvé le schéma directeur du Caire en 1981, s'engage plus systématiquement dans la politique des villes nouvelles. Assorties pour la majorité d'entre elles de zones industrielles, elles avaient en principe pour fonction de décharger la capitale d'une partie de ses habitants<sup>33</sup> tout en renforçant la base industrielle du pays. Or, sur les 15 villes prévues dans le projet initial, sept sont localisées dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres autour du Caire : ceci aboutit à renforcer encore la région du Grand Caire en déconcentrant ses activités dans un rayon très limité (cf. Fig. 27). En effet, il a simplement été décidé, au sein du gouvernement, de réaliser un certain nombre de villes nouvelles dans le but de coloniser le désert et de créer des axes de développement éloignés à la fois de la capitale et des terres arables. D'ailleurs, le fait que ces villes nouvelles n'aient pas été intégrées dans une politique de développement national (ou même régional) - à l'exception des cinq villes nouvelles liées au schéma directeur du Grand Caire - a souvent été reproché à la politique qui les a envisagées.

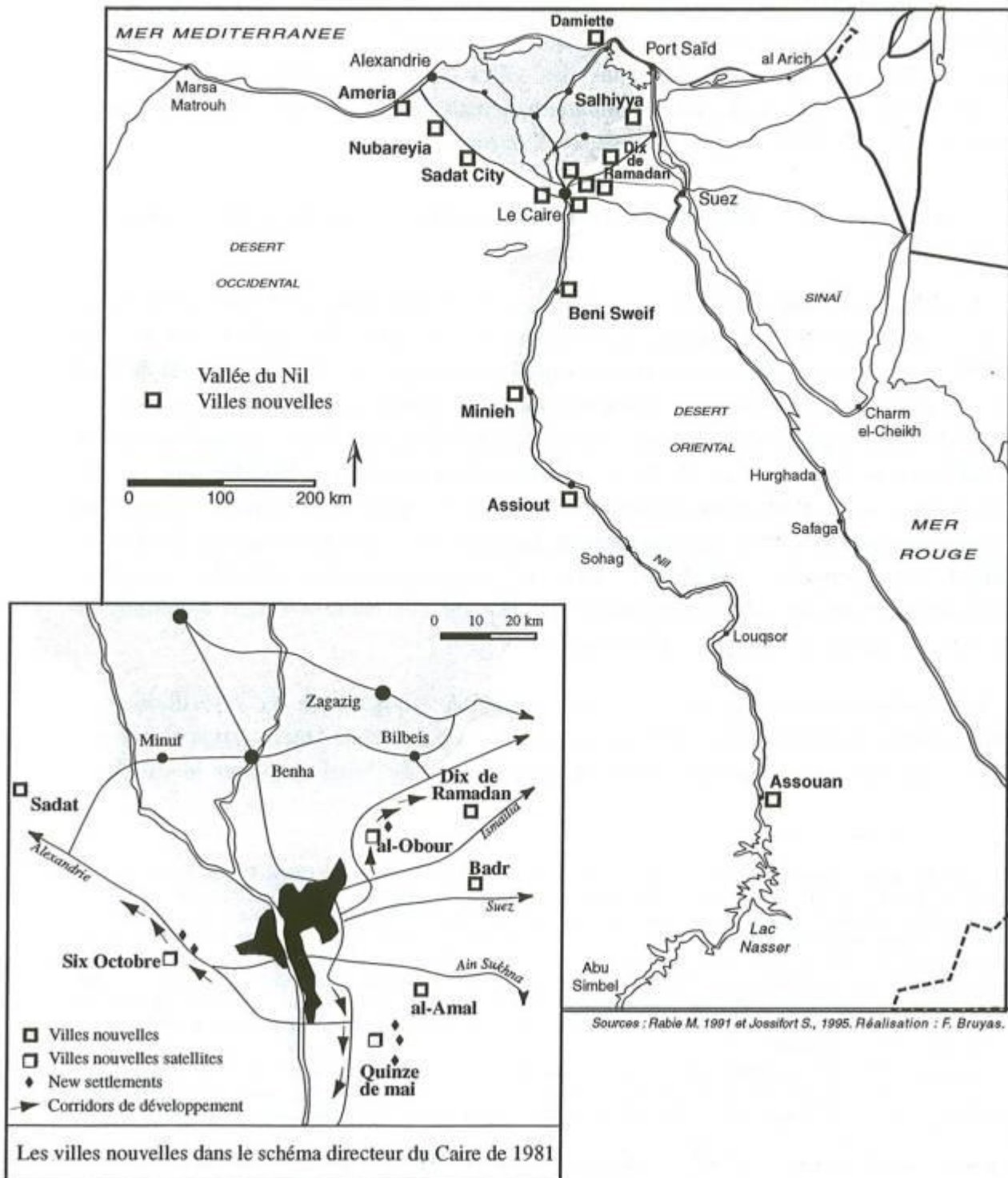
---

<sup>32</sup> PADCO, AL-HAKIM S. (1981) : *National Urban Policy Study*, Le Caire.

<sup>33</sup> A propos des villes nouvelles, voir *Les villes nouvelles en Egypte*, 1987, CEDEJ, dossier n°2, 253 p., et, plus récent, JOSSIFORT S. (1998) : *L'aménagement de la région métropolitaine du Caire. La contribution des villes nouvelles et des new settlements du désert*, Thèse de Doctorat en Art et Archéologie, Université Paris XII, 443 p.



Fig. 27 : La localisation des quinze villes nouvelles programmées en Egypte dans les années 1980



Longtemps critiquées pour leur incapacité à attirer des habitants en raison d'un cadre peu attrayant et de services déficients, mais aussi pour leur coût exorbitant<sup>34</sup>, les villes nouvelles commencent enfin, plus de vingt ans après leur mise en œuvre, à offrir un cadre de vie acceptable.

Certaines d'entre elles, en particulier les plus proches de la capitale (Six Octobre) et celles situées sur les deux grands axes, Le Caire-Alexandrie (Sadat-City) et Le Caire-Ismaïlia (Dix de Ramadan), se distinguent désormais par le dynamisme et l'attractivité de leur zone industrielle<sup>35</sup>. Leur population commence à croître, même si lentement, car les Egyptiens - contrairement aux entreprises qui y trouvent des compensations fiscales - sont peu attirés par une installation dans des villes encore en devenir et éloignées du cadre de la capitale. De fait, les migrations journalières sont encore souvent la règle, entre la capitale où l'on habite et la ville nouvelle où l'on travaille.

### C. Les « méga-projets » des années 1990 : des projets ponctuels pour la conquête des périphéries

Au début des années 1990, le ministère de la Planification se donne (enfin !) les moyens de réaliser l'objectif national de conquête des déserts. En collaboration avec le PNUD<sup>36</sup>, ce ministère élabore un nouveau projet d'aménagement du territoire, qui devrait servir de cadre aux programmes d'aménagements régionaux qui seront consacrés à chacune des sept régions économiques. Ce projet bénéficie de moyens considérables; il est fondé sur une immense base de données informatisée à partir de laquelle sont conçus différents systèmes d'information géographiques. Les expériences d'aménagement du territoire antérieures (NUPS, aménagement de la région du canal de Suez) ont fait l'objet de bilans, mais, estimées « obsolètes », elles ne serviront pas de base à la conception d'une nouvelle stratégie; celle-ci est confiée aux experts des Nations-Unies, égyptiens et étrangers, associés à des bureaux d'études locaux<sup>37</sup>.

Les préoccupations sécuritaires sont encore à l'origine de la répartition des investissements : le Sinaï, ainsi que la zone du canal de Suez et la Haute-Egypte sont les régions prioritaires. L'accent mis sur le développement du Sinaï (incluant le canal de

<sup>34</sup> Les rapports de la Commission Nationale du Logement (1981) et de la National Urban Policy Study (1982) mettaient en avant l'incapacité de l'économie égyptienne à financer de tels projets, sans pour autant inciter à freiner leur mise en place. Un autre concept de ville nouvelle est alors créé, celui des *new settlements*, censés offrir des lots viabilisés adaptés aux revenus des ménages à faibles revenus tout en favorisant un transfert du processus d'urbanisation depuis les terres agricoles vers les zones désertiques. Les dérapages qui accompagnèrent leur mise en œuvre nécessitèrent encore un effort financier de l'Etat, tout en contredisant les objectifs sociaux de cette politique. cf. EL KADI G. (1995) : « Aménagement régional et aménagement urbain en Egypte », *Les Cahiers d'Urbama*, p.VIII, et JOSSIFORT S. (1995) : « Villes nouvelles et new settlements : L'aménagement du désert égyptien en question », *Les Cahiers d'Urbama*, n°10, p. 29-43.

<sup>35</sup> Le recensement de 1996 dénombrait 31038 emplois à Six Octobre et 115 530 à Dix de Ramadan. La population commence à croître (près de 100 000 habitants à Six Octobre et 50 000 à Dix de Ramadan au milieu des années 1990) d'après une estimation de l'Organisme général des Nouvelles Communautés, sans doute surestimée, citée par S. Jossifort (1995), *op. cit.*

<sup>36</sup> Programme des Nations-Unies pour le Développement, avec lequel avec lequel l'Egypte signe un accord en 1993.

<sup>37</sup> Entretien avec le responsable du programme PNUD, Ibrahim Hamouda, Ministère de la Planification, avril 1999.



Suez) et sur celui de la Haute et Moyenne-Egypte, révèle un investissement volontariste des espaces où se pose (ou s'est posé) un problème de souveraineté, résolu (dans le cas du Sinaï, à l'exception de la bande de Gaza) ou encore actuel (les troubles extrémistes remettent en cause la légitimité de l'Etat en Moyenne-Egypte). L'aménagement des méga-projets innove en ce qu'il s'inscrit parfaitement dans le tournant libéral pris par l'économie égyptienne en faisant largement appel à des financiers et « développeurs » privés, y compris de grands groupes internationaux.

Les deux grands projets, pour le moins « pharaoniques », amorcés depuis la moitié des années 1990 et activement soutenus par le Président Moubarak, concernent (cf. Fig. 28) :

- l'extension de l'irrigation grâce, d'une part, à la réalisation d'une « Nouvelle Vallée » alimentée par les eaux du lac Nasser acheminées par un canal long de plus de 500 km jusqu'aux oasis du désert libyque<sup>38</sup>, et, d'autre part, à l'acheminement des eaux du Nil à l'est du canal de Suez grâce au canal de la Paix, lequel doit permettre la bonification de 400 000 feddans dans le Sinaï.

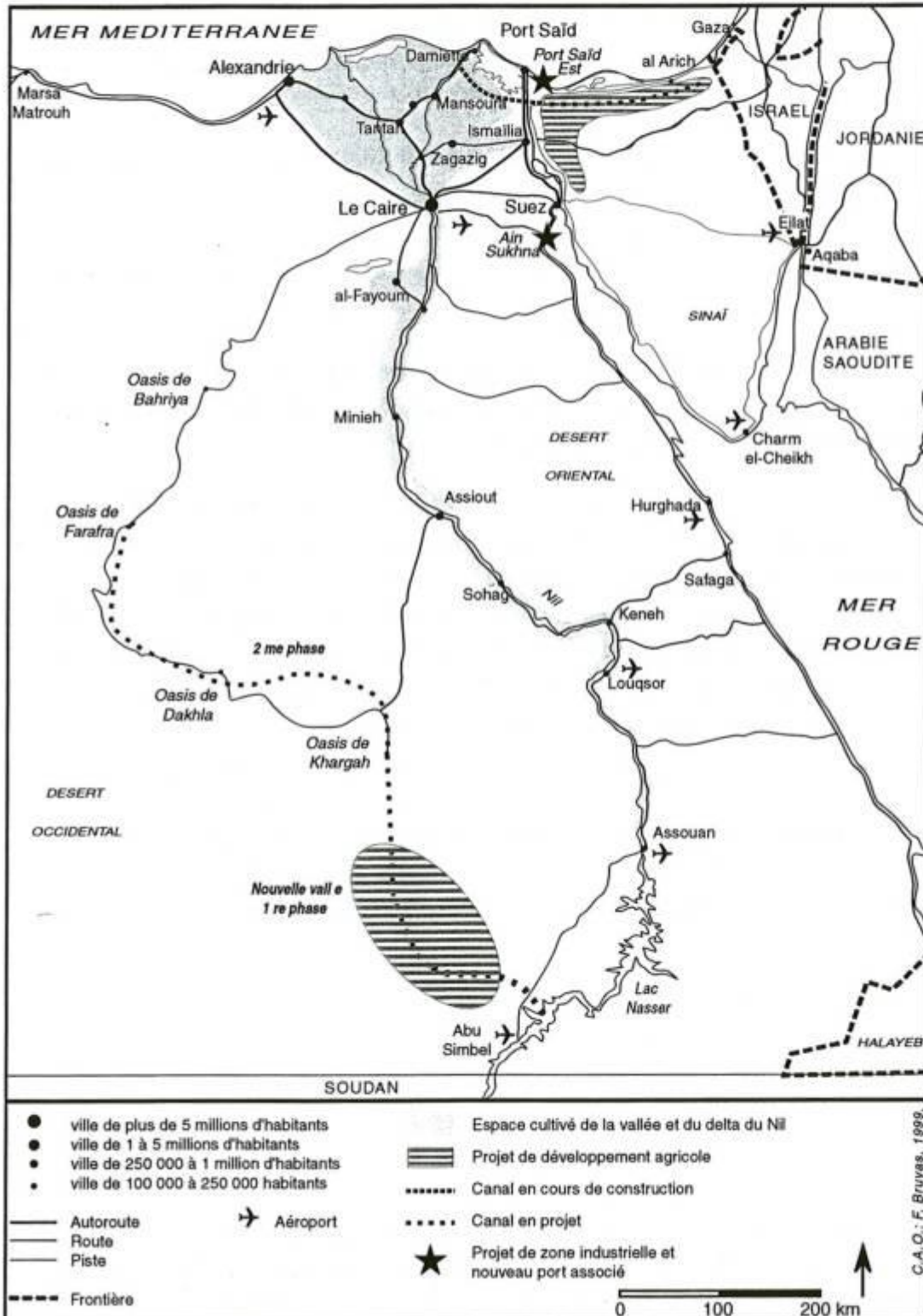
- la réalisation de deux complexes industrialo-portuaires internationaux, situés aux deux débouchés du canal de Suez sur la mer Rouge et sur la Méditerranée, associés à une vallée technologique dans la zone centrale du canal.

Largement médiatisés, ces projets se veulent la vitrine internationale d'une Egypte moderne, tournée vers les technologies de pointe, notamment au service des grands travaux. La « nouvelle carte de l'Egypte » est lentement en cours d'édification, mais on observe déjà, après trente ans d'aménagements, une réorientation des flux et des axes de développement : ils passent d'une direction Nord-Sud, dans l'axe de la vallée, à une direction Est-Ouest, intégrant ainsi à l'axe central les marges autrefois isolées. Dans le même temps, l'évolution de la position géopolitique de l'Egypte et sa participation au processus de paix au Proche-Orient, de même que l'adoption d'un modèle d'économie libérale, ont imposé l'accroissement des échanges avec les pays voisins et l'appel aux investissements extérieurs et se sont traduits par l'ouverture d'espaces autrefois militarisés à des activités économiques extraverties, tournées principalement vers la région du Proche-Orient, ainsi que, dans certains cas, vers l'économie mondiale tout entière.

---

<sup>38</sup> Ce projet, ancien, puisque déjà envisagé par Nasser, devrait permettre, dans une première phase (d'ici 2002), d'irriguer plus de 500 000 feddans (soit 210 000 ha), mis en culture par de grands groupes privés et internationaux autour du canal Cheikh Zayed, du nom du principal bailleur de fonds, l'émir d'Abou Dhabi. D'ici 20 ans, le canal devrait atteindre l'oasis de Farafra, située 500 km au nord du lac Nasser et permettre, la bonification de 1,5 à 2 millions de feddans et l'installation de 3 millions d'habitants dans les nouvelles communautés créées le long de ce canal.

Fig. 28 : Les méga-projets nationaux planifiés au début des années 1990 en Egypte





La zone du canal de Suez est ainsi destinée à devenir, d'après les documents d'aménagement, un relais privilégié entre l'espace national et l'espace mondial. Elle est plus que symbolique de cette évolution; elle est un lieu stratégique de sa réussite. En effet, les premiers plans réalisés sont ceux du Sinaï et du Canal de Suez, lesquels, une fois approuvés<sup>39</sup>, ont été regroupés pour former un plan régional.

## II. DEUX OBJECTIFS POUR TRANSFORMER LA ZONE DU CANAL DE SUEZ EN ESPACE-RELAIS

L'aménagement de la zone du canal de Suez poursuit deux objectifs : constituer un espace charnière entre le centre national et sa périphérie et intégrer la région à l'économie mondiale.

### A. La volonté persistante d'organiser un espace-relais

Depuis 1976, les politiques d'aménagement concernant la zone du canal de Suez offrent un condensé des enjeux de l'aménagement du territoire en Egypte. On y retrouve les impératifs démographique et politique déjà cités, associés à d'autres enjeux d'ordre géopolitique qui en font un cas exemplaire. L'aménagement de la région du canal est destiné, d'une part, à intégrer la région à l'Egypte nilotique afin d'en faire le support de la diffusion du peuplement et des activités vers le Sinaï et, d'autre part, à insérer ses villes, Port Saïd, Suez et Ismaïlia, dans l'économie mondiale. Le premier objectif est énoncé dans la continuité de la problématique du développement des espaces périphériques apparue dans les années 1970 et s'intègre au processus de paix entre l'Egypte et Israël. Le second objectif (intégration à l'économie mondiale), seulement amorcé en 1976, devient l'objectif principal des projets élaborés à l'entrée des années 1990.

C'est pour décrire cette double orientation que nous employons le terme d'**espace-relais**. En effet, les objectifs de cette politique d'aménagement aboutiraient à faire de la région du canal un relais entre le centre national et, d'une part, sa périphérie (le Sinaï), d'autre part, l'espace international. Le terme de relais, généralement associé aux transports, évoque un « lieu où l'on se relâche, se repose et où on se recharge en énergie »<sup>40</sup>. C'est un lieu d'intercommunication, comme l'est aussi une *charnière*<sup>41</sup>. Cependant, la notion de charnière évoque plus précisément en géographie le lieu de contact entre deux espaces voisins, elle n'exprime donc que l'une des deux orientations du plan d'aménagement : le rôle de d'articulation attribué à la zone du canal entre les deux systèmes d'organisation de l'Egypte nilotique et du Sinaï. En revanche, la notion de relais évoque à la fois cet objectif et celui de la transformation de la zone du canal en un espace

<sup>39</sup> Par le Cabinet des Ministres, par l'Assemblée (chambre de la *Choura*), par le Président et par les gouvernorats.

<sup>40</sup> BRUNET (1993) : *Les Mots de la Géographie. Dictionnaire critique*, p. 425.

<sup>41</sup> *ibidem*, p. 101. D'autres types d'espaces ont une fonction d'intercommunication : les seuils (qui constituent à la fois un passage et un obstacle entre deux espaces) et les synapses (mais nous réservons ce terme à un usage à grande échelle, pour décrire des lieux qui fonctionnent comme des portes ouvrant un espace sur un autre, par exemple pour la ville-pont de al-Qantara, qui permet la traversée du canal et est un centre routier important entre le Sinaï et l'Egypte nilotique).

intermédiaire entre le territoire national et l'espace mondial. C'est donc bien le terme de relais qui suggère le mieux l'articulation entre des espaces situés à des degrés divers de l'échelle spatiale (région périphérique-centre et espace national-espace mondial). L'espace-relais de la région du canal est conçu comme un lieu de passage intense, dans lequel les villes sont destinées à devenir des foyers d'activités qui, d'une part, concentrent la circulation des personnes, des informations et des capitaux et commandent à l'espace voisin du Sinaï, et d'autre part, attirent les activités internationales, afin d'en faire bénéficier le pays dans sa totalité.

En rappelant brièvement les conditions d'élaboration de ces programmes d'aménagement, leurs objectifs et les engagements dont ils ont fait l'objet, nous mettrons en évidence les enjeux qui les sous-tendent.

## **B. Deux générations de programmes d'aménagement marqués par leur époque et élaborés au niveau central**

Réalisé au lendemain de la guerre et juste avant la signature des accords de Camp David qui mirent fin, en 1979, au conflit israélo-égyptien, le premier plan d'aménagement régional de la zone du canal (cf. Fig. 29)<sup>42</sup> est placé sous la responsabilité du Haut Comité pour la Reconstruction, formé dès 1974. Centré sur la reconstruction des villes du canal et leur ancrage dans un environnement régional qui reste alors à construire, ce programme est considéré comme la preuve de l'engagement du gouvernement égyptien de ne pas reprendre les hostilités dans la région :

« L'exécution du programme de reconstruction est en fait un préalable au retrait israélien, au premier « désengagement ». Il fallait que les villes du canal soient à nouveau peuplées, que de l'argent ait été investi et que le tout soit à la portée des canons israéliens pendant les longues négociations à venir, pour forcer les concessions égyptiennes dans le cadre de la politique de Kissinger du « pas à pas », politique préparée avec soin et maîtrise qui nous a conduit à Camp David » (HANNA M., 1992, p. 55).

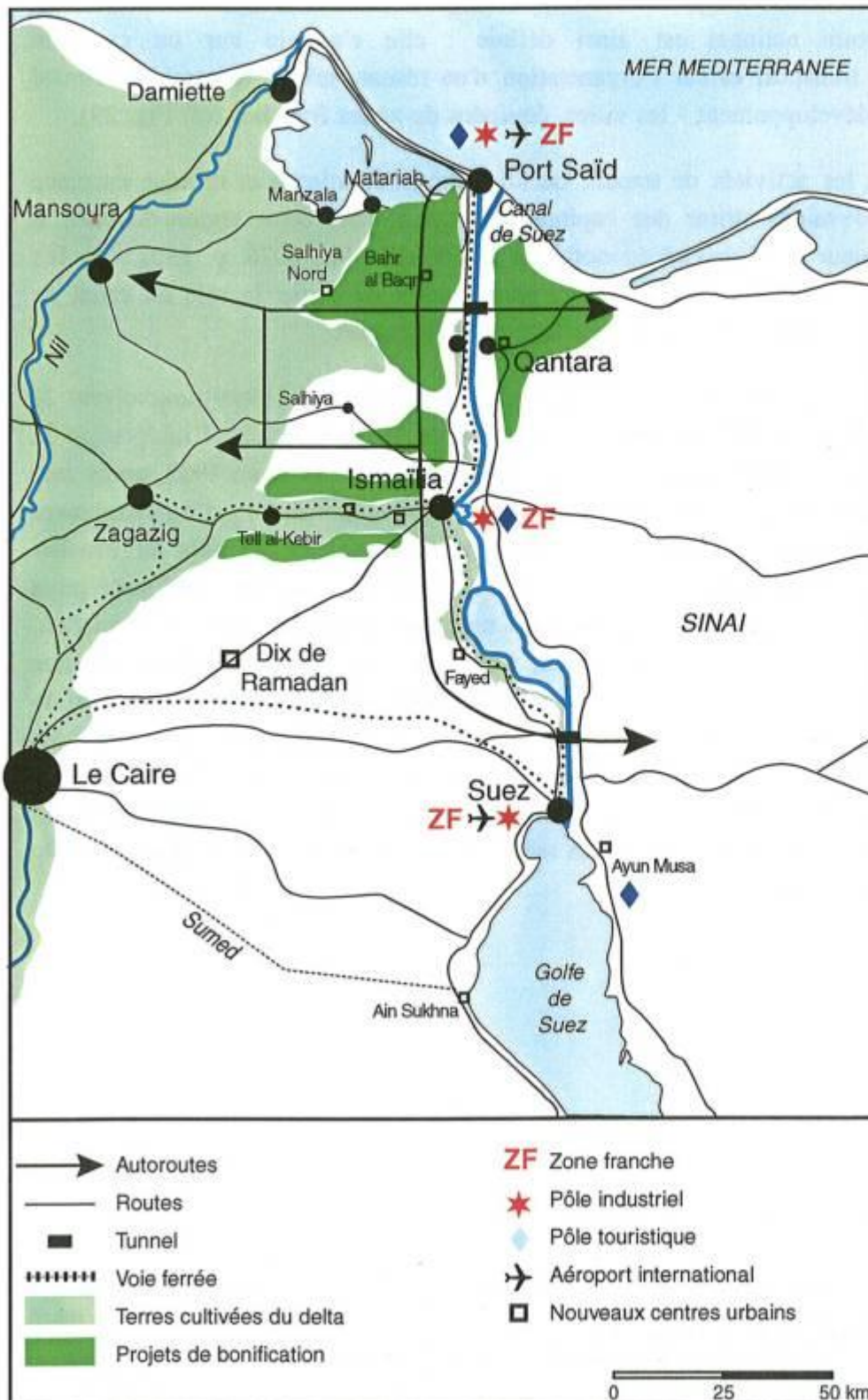
L'investissement du gouvernement égyptien dans la zone du canal ne correspond pas seulement à l'octroi de garanties à l'Etat hébreu, c'est aussi un moyen de « renforcer les défenses de l'Egypte à l'Est »<sup>43</sup>. En effet, puisque les dirigeants égyptiens considèrent désormais les déserts comme des vides stratégiques à combler, il devient essentiel de constituer là une région prospère qui sera à la fois garante de la paix et base défensive avancée si besoin.

<sup>42</sup> Ministry of Housing and Reconstruction, GOPP, UNDP (1976) : *Regional plan for Suez Canal zone*, six volumes. Ce document sera désormais signalé par les initiales RPSCZ. Il est complété d'un *Programm of Reconstruction and Development*, publié en 1977, ainsi que de trois *Masterplan (schémas directeurs)*, élaborés en 1976, chacun concernant une des trois villes de Port Saïd, Ismaïlia et Suez.

<sup>43</sup> D'après les objectifs mentionnés dans le schéma directeur de Port Saïd (1976), p. 27.



Fig. 29 : L'aménagement régional de la zone du canal de Suez, planifié en 1976



Dans ce but, le ministre de la Reconstruction décide d'orienter la planification de la zone du canal de façon à ce que le canal ne soit plus une frontière, mais devienne « l'épine dorsale » qui soutiendra le développement de part et d'autre du canal (RPSCZ, 1976, p. 27).

L'idée sous-jacente consiste à utiliser à plus long terme la zone du canal comme un tremplin devant aider à la réintégration de la péninsule du Sinaï. L'intégration de la zone du canal au territoire national est ainsi définie : elle s'appuie sur un système d'infrastructures de transport et sur l'organisation d'un réseau urbain hiérarchisé, centré autour de pôles de développement - les villes, équipées de zones franches (cf. Fig. 29).

Parallèlement, les activités de transit, de tourisme international et la mise en place de zones franches devaient attirer des capitaux étrangers dans cette région destinée à devenir un pôle majeur de l'activité économique (HUSSEIN M., 1976, p. 135). Or, les transformations du commerce maritime ont en partie remis en cause le rôle du canal de Suez<sup>44</sup>, dont les zones franches n'ont pas eu le succès escompté.

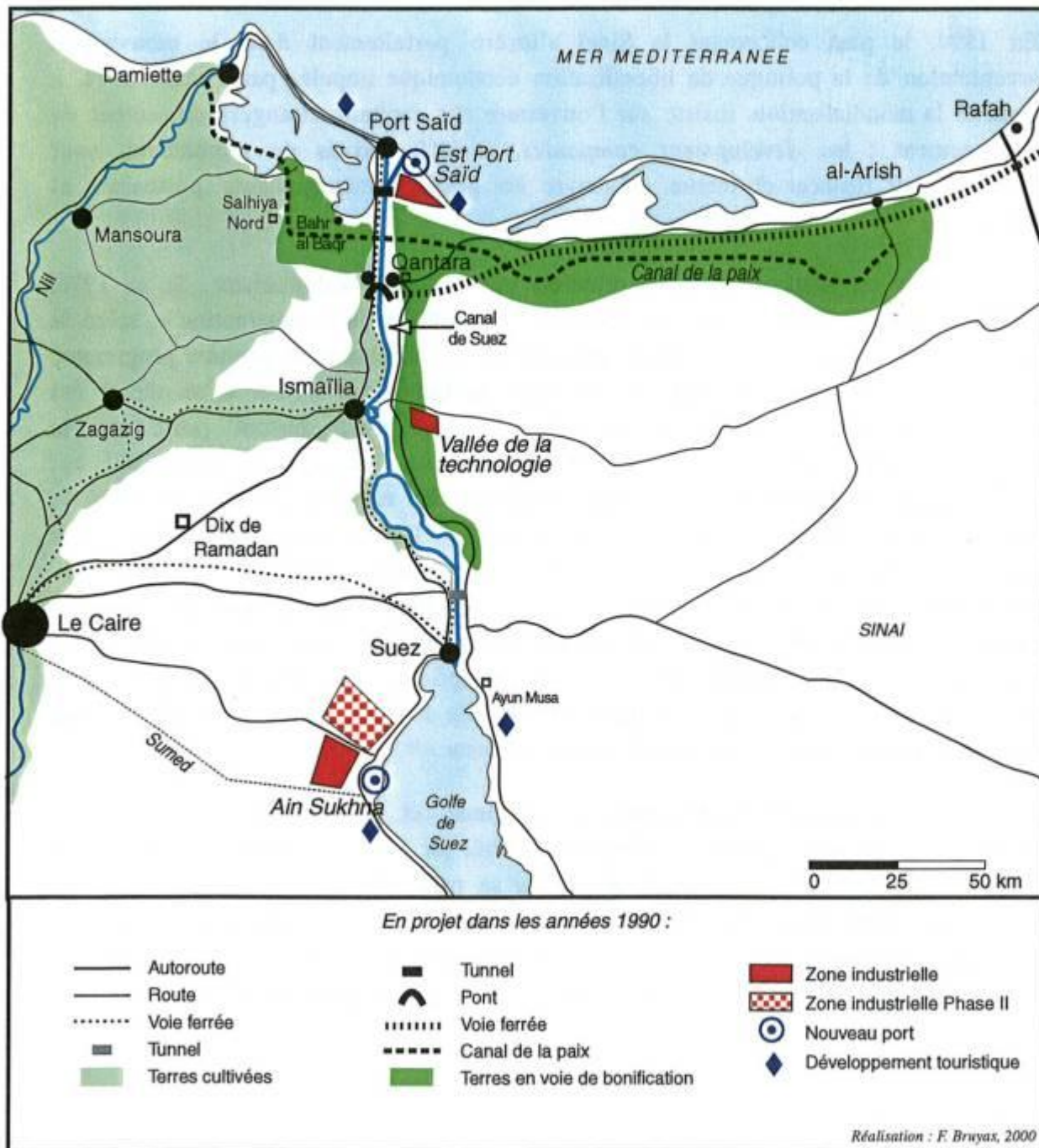
Les différents projets d'aménagement élaborés entre 1991 et 1994<sup>45</sup> poursuivent le même objectif que le projet d'aménagement régional de 1976, à savoir, l'intégration la zone du canal à la vaste région du Sinaï, rendue à l'Égypte seulement en 1982, après une occupation israélienne longue de 15 ans. Cette seconde phase d'aménagement accompagne l'évolution politique du pays et soutient le processus de paix au Proche-Orient en favorisant le transfert d'hommes et de marchandises entre les différents pays qui le composent, et en faisant de la zone du canal un espace charnière de cette circulation. Les moyens retenus sont alors, logiquement, très ciblés autour de quelques projets d'infrastructures colossaux : le canal de la Paix qui achemine l'eau du Nil dans le nord du Sinaï pour irriguer 400 000 feddans (168 000 ha); une autoroute internationale et une voie ferrée en direction de la ville palestinienne de Gaza; deux nouveaux ports géants, chacun à l'un des débouchés du canal de Suez et chacun assorti d'une zone industrielle et commerciale internationale. Une vallée de la technologie parachève, à l'est d'Ismaïlia, la vision idéale de cette région (cf. Fig. 30).

<sup>44</sup> cf. *supra* : Chapitre 2.

<sup>45</sup> Il ne s'agit plus alors d'un plan d'aménagement régional, mais des trois « Stratégies de développement » définies pour chacun des gouvernorats du canal de Suez et élaborées entre 1991 (Port Saïd) et 1992 (Suez, Ismaïlia) par le GOPP du Ministère du Développement, des Nouvelles Communautés et du Logement; ces documents ont été remis à jour en 1995 dans le cadre du projet national de développement du Sinaï, lequel date de 1994. A cet ensemble s'ajoutent les projets « nationaux », engagés par le Ministère de la Planification sans cohérence avec les schémas précédents.



Fig. 30 : Les projets d'aménagement de la zone du canal de Suez, planifiés dans les années 1990



Si ces deux générations de programmes d'aménagement ont été réalisées l'une et l'autre sous l'égide du PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement)<sup>46</sup>, ils n'en portent pas moins la marque de leur époque et illustrent chacun la politique d'un Président :

- En 1976, le plan d'aménagement régional définit ses objectifs en fonction des « Documents d'Octobre » de Sadate : promotion du développement économique, développement des pôles de concentration urbaine hors de la Vallée...
- En 1994, le plan concernant le Sinaï s'insère parfaitement dans le mouvement d'accentuation de la politique de libéralisation économique impulsé par Moubarak et, à l'heure de la mondialisation, insiste sur l'ouverture aux capitaux étrangers du secteur de l'aménagement : les *development companies*, sociétés privées de promoteurs, sont sollicitées pour financer et mettre en œuvre les grands aménagements portuaires et industriels<sup>47</sup>.

Ces deux programmes affichent toutefois un semblable volontarisme. Si, en 1976, cette détermination s'imposait par la nécessaire « bataille de la reconstruction », selon la terminologie de l'époque, les ambitions démesurées qu'affichaient ce premier programme en sont souvent restées au stade de discours mobilisateurs visant à récupérer les territoires occupés par l'armée israélienne; l'effort s'est surtout porté sur la reconstruction des infrastructures de base et des logements, ainsi que, jusqu'en 1981, sur le suivi de certains projets dits « de démonstration ». En revanche, à partir de 1994, le programme du PNUD est soutenu activement par un Comité ministériel dirigé par le Premier ministre en personne et certaines de ses options (canal de la Paix, nouveaux ports et zones industrielles de Port Saïd Est et du Nord du Golfe de Suez) font figure de projets nationaux revendiqués par le Président en personne. Si les efforts sont désormais concentrés sur quelques projets élevés au rang de priorité nationale, c'est qu'il s'agit « d'accélérer l'exécution des projets du Nord du Golfe de Suez et de Port Saïd Est, dont l'implantation sera le point de repère d'un nouvel essor »<sup>48</sup>.

Seul un engagement du Président en personne, et pour des projets d'ambition internationale, permet en effet de déclencher l'intérêt (et les investissements corrélatifs) du secteur privé pour l'aménagement spatial; or sa participation et sa contribution sont devenues inévitables pour un gouvernement qui n'a pas les moyens de financer à lui seul des projets « pharaoniques ». Néanmoins, et pour autant, l'Etat ne se départit pas de son rôle prédominant dans le processus et la définition des politiques d'aménagement.

<sup>46</sup> Cet organisme international a participé à la reconstruction de la zone du canal dès 1975, puis a signé, en 1993, un nouvel accord de coopération avec le ministère de la Planification.

<sup>47</sup> cf. *infra* : II<sup>ème</sup> Partie, Chapitre 6.

<sup>48</sup> « Accelerate executive measures to implement North Suez Gulf and East Port-Said projects as landmarks of a new take-off phase. », cf. Ministry of State information Service (1996) : *The national project for development of Sinaï 1994-2017*, 119 p.



A l'occasion de la mise en œuvre de cette seconde vague de projets, force est cependant de constater que l'aménagement en reste à une vision idéale et prospective, fondée sur la migration massive de la population de la Vallée. L'infrastructure reste toujours au centre des priorités, tandis que l'aspect social demeure marginal (alors que, dans les villes du canal de Suez, la faible qualification professionnelle de la main-d'œuvre reste le talon d'Achille des zones industrielles internationales en cours de réalisation). Si les méthodes de la planification spatiale ont en partie évolué depuis les programmes élaborés dans les années 1970, laissant notamment une part plus grande d'initiative aux acteurs privés, il est étonnant de constater que les aménageurs de la seconde génération de projets ne se soient pas préoccupés d'envisager une transformation plus radicale de la conception et de la mise en œuvre de ces politiques. En effet, la phase de conception reste confinée dans l'enceinte d'un ministère et les modèles occidentaux demeurent les seules sources d'inspiration, alors que les critiques formulées à leur encontre sont anciennes et virulentes. C. Chaline<sup>49</sup> a bien montré pourtant que, dans le même temps, des changements ont été opérés dans les méthodes de planification urbaine; il appuie sa démonstration sur l'étude des schémas directeurs de deux générations successives pour quatre villes du Tiers-Monde, dont Le Caire, mettant en évidence le fait que le temps est arrivé de la fin de l'aménageur « démiurge », pour la raison qu'a progressé la conscience « des limites de toute attitude volontariste, (...) vis-à-vis des intérêts privés, mais aussi des interventions de l'Etat »<sup>50</sup>. On doit donc légitimement s'étonner en constatant qu'une telle évolution ne semble pas vérifiée pour ce qui concerne les projets d'aménagement de la zone du canal de Suez, qui pourtant comportent des enjeux titanesques.

A vingt ans d'intervalle, ces enjeux aboutissent cependant aux mêmes options : intégrer la zone du canal au territoire national, afin d'en faire le relais de la diffusion du développement vers le Sinaï tout en concevant son développement - celui de la zone du canal - comme un moyen de son intégration à l'économie mondiale.

### C. Des options déterminées par des facteurs géographiques et politiques

Les deux objectifs complémentaires d'intégration nationale et internationale de la région du canal sont déterminés par la géographie et la géopolitique de l'Égypte.

L'intégration régionale ou l'intégration de la zone du canal de Suez à l'espace national, option choisie en 1976, s'explique en effet par la structure même du territoire égyptien : la vallée et le delta du Nil concentrent la quasi-totalité des habitants, activités et villes, tandis que les déserts occidental et oriental sont considérés par les dirigeants du pays comme des marges défensives à investir. D'autre part, la spécificité de la zone du canal de Suez - qui est née des flux maritimes à travers le canal, en tournant le dos au

<sup>49</sup> cf. CHALINE C. (1989), *op. cit.*, p.153-154.

<sup>50</sup> *idem.*

territoire national, voire en opposition avec le pouvoir central<sup>51</sup> - explique aussi que l'Etat, de nature très centralisée, tienne à rattacher l'espace du canal à l'Egypte, marquant ainsi sa prise de possession d'un espace qui est l'expression de l'impérialisme des grandes puissances européennes, dont les populations revendiquent une certaine liberté vis-à-vis du pouvoir central, et qui demeure encore marqué par sa position sur la ligne de front pendant toute l'époque du conflit israélo-égyptien. Par rapport à la vallée du Nil en général, et plus particulièrement au Delta, la zone du canal représente une périphérie « délaissée », au sens d'Alain Reynaud<sup>52</sup>, et ce jusqu'à la fin de la guerre de 1973, date à laquelle elle devient une périphérie en voie d'intégration. Si elle peut être aujourd'hui considérée comme « intégrée », l'enjeu est désormais de faire de la zone du canal un espace-relais servant d'appui au développement du Sinaï.

L'intégration à l'économie mondiale des villes du canal de Suez et, plus particulièrement, de ses villes situées aux débouchés dans la mer Rouge (Suez) et la Méditerranée (Port Saïd), annoncée dès les premières heures de l'*infitâh*, traduit l'adoption d'un modèle de développement largement répandu. En effet, l'intégration à l'économie-monde, notamment par le biais de zones franches, est soutenue par les bailleurs de fonds que sont les grandes institutions financières internationales, lesquelles conditionnent leur aide à l'application d'une politique économique favorisant la libéralisation des échanges internationaux. En ce qui concerne l'Egypte et sa frontière orientale, la libéralisation économique rejoint une finalité politique, à savoir créer des conditions favorables au processus de paix dans la région, en multipliant les échanges entre pays voisins.

Ainsi, intégration régionale et intégration internationale ne seraient pas contradictoires. Au contraire, les bénéfices de l'intégration de la zone au système monde seraient susceptibles de se répercuter au niveau national, à la condition, mais à la condition seulement, que la région soit elle-même intégrée au système national et ne fonctionne pas comme une enclave entièrement tournée vers l'extérieur et dispensée, de ce fait, de tout « retour » vers le noyau central - comme c'était le cas avant 1956. Pour parvenir à ce but, trois étapes successives ont été programmées : l'intégration de la zone au centre nilotique dès la phase de reconstruction en 1976 par le développement d'infrastructures; l'industrialisation; et, enfin, la métropolisation qui devrait achever l'intégration grâce au renforcement du réseau urbain et à l'amorce du développement de la rive orientale (cf. Fig. 31).

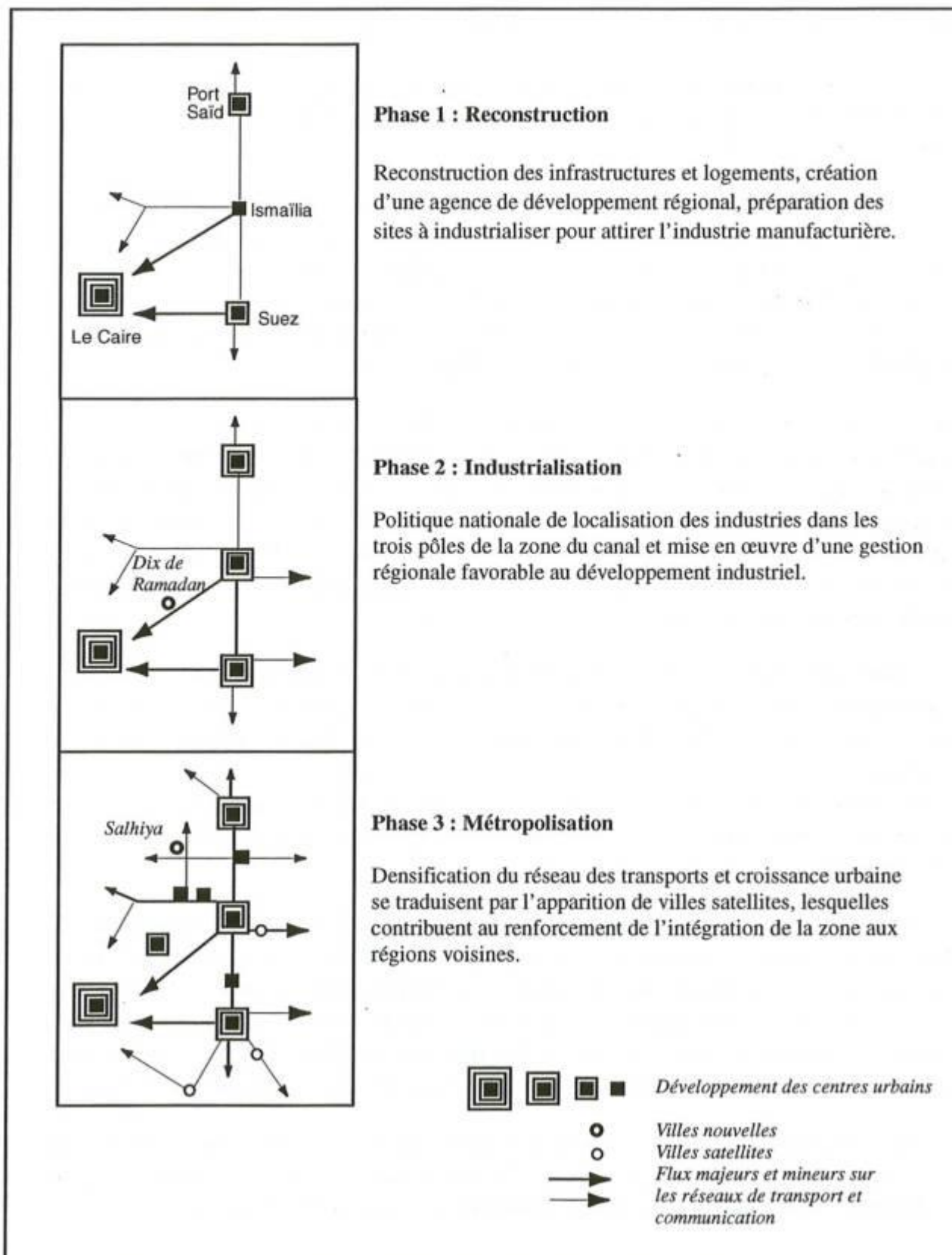
---

<sup>51</sup> Puisque la Compagnie Universelle chargée du percement du canal et fondatrice des villes du canal agissait comme un Etat dans l'Etat; y compris au-delà des limites du territoire de sa concession, cf. *supra* : Chapitre 1.

<sup>52</sup> REYNAUD A. (1981) : *Société, espace et justice*, pp. 31-90.



Fig. 31 : Les étapes de l'aménagement de la zone du canal de Suez, telles que planifiées en 1976 : de l'intégration d'une périphérie à la constitution d'un espace-relais.



L'étude successive des moyens mis en œuvre pour atteindre ces deux objectifs - l'intégration régionale par le biais d'infrastructures, de la bonification et de la constitution d'un réseau urbain d'une part, et l'intégration à l'économie mondiale au moyen de zones franches et pôles de croissance d'autre part - doit nous fournir la possibilité de dévoiler les idéologies sur lesquelles ces politiques se fondent et de préciser quelles sont les conceptions qui sous-tendent cet espace-relais en gestation.

### **III. INFRASTRUCTURES TRANSVERSALES, RESEAUX URBAINS ET BONIFICATION AGRICOLE : LES INSTRUMENTS DE L'INTEGRATION REGIONALE**

L'objectif de la réintégration de la zone du canal au territoire national - objectif majeur fixé dès la fin de la guerre de 1973 - coïncide avec la priorité accordée au rééquilibrage de la répartition des hommes et des activités sur le territoire national. La constitution d'une nouvelle région urbaine dans la zone du canal est en effet posée comme le principal moyen de favoriser la déconcentration de la vallée du Nil, en même temps qu'elle deviendrait une tête de pont pour le développement du Sinaï.

La nécessité de relier les villes du canal au delta et à la vallée du Nil s'impose donc, quitte à ce que, pour ce faire, il faille dépasser les contraintes que constituent le désert et le lac Manzala au sud-est de Port Saïd. Au fur et à mesure que la réalisation du programme avance, plusieurs modalités seront envisagées et mises en œuvre pour améliorer l'efficacité du processus d'intégration. Ces modalités sont au nombre de trois : la construction d'infrastructures de transport, la bonification de terres désertiques et la planification de réseaux urbains.

Immédiatement après la guerre de 1973, la priorité est donnée à la remise en état et au renforcement des infrastructures de transport reliant la capitale aux villes du canal, lui-même remis rapidement en service. Peu après (années 1980), la bonification de terres désertiques aux marges du delta du Nil en direction du canal de Suez est entreprise. Au même moment les villes nouvelles de Dix de Ramadan et Salhiya sont mises en chantier, premier pas vers la réalisation des réseaux urbains planifiés autour des villes d'Ismaïlia et de Port Saïd.

La seconde étape, qui commence au milieu des années 1990, voit la réaffirmation des objectifs d'intégration nationale qui s'étendent cette fois au Sinaï, en prenant appui sur la zone du canal. Les infrastructures de transport et d'équipement traversent désormais le canal de Suez : le canal de la Paix irrigue le Sinaï avec l'eau du Nil et les infrastructures routières et ferroviaires relient le Sinaï à l'Égypte nilotique. Dès lors, le canal de Suez acquiert un rôle de charnière; l'obstacle qu'il constituait est levé, il devient un carrefour.

Le gouvernement, cherchant à accroître les moyens de ses interventions sur ce futur espace-relais, a modifié dans ce but les limites administratives des gouvernorats du canal. Un décret de 1979, puis deux autres le modifiant en 1986 et 1994, ont permis d'élargir



leurs limites d'une vingtaine de kilomètres sur la rive orientale du canal, à l'intérieur du Sinaï, empiétant ainsi sur les deux gouvernorats se partageant la péninsule<sup>53</sup>. Il s'agit bien de préparer, par ce moyen, le développement d'opérations concertées de part et d'autre du canal maritime à l'intérieur du même programme d'aménagement.

Le gouvernorat urbain<sup>54</sup> de Port Saïd, également étendu à l'ouest et au sud, bénéficie tout particulièrement de cette modification; sa superficie, limitée à 118 km<sup>2</sup> depuis 1947, est ainsi passée à 1 352 km<sup>2</sup>. L'objectif déclaré est de « procurer des terres agricoles à l'ouest, ainsi que des terrains à aménager au sud et à l'est de la ville », de manière à fournir de nouvelles ressources au gouvernorat de Port Saïd, que ce dernier devra « utiliser dans le but de renforcer les liens régionaux, diversifier l'infrastructure économique et répartir la population sur les nouvelles zones »<sup>55</sup>. Il s'agit bien là du prélude à un meilleur ancrage d'une cité, jusqu'alors quelque peu déconnectée du territoire national, dans un arrière-pays rural qui est considéré comme seul susceptible de la rattacher directement à l'Égypte nilotique.

Cette problématique d'intégration nationale, amorçant la reconquête du Sinaï, se rapporte à toute la zone du canal. Elle se concrétise par le renforcement des infrastructures de transport, associés par la suite à la bonification et à la constitution d'un réseau urbain régional.

#### **A. Les infrastructures de transport : du désenclavement à la constitution d'axes de développement**

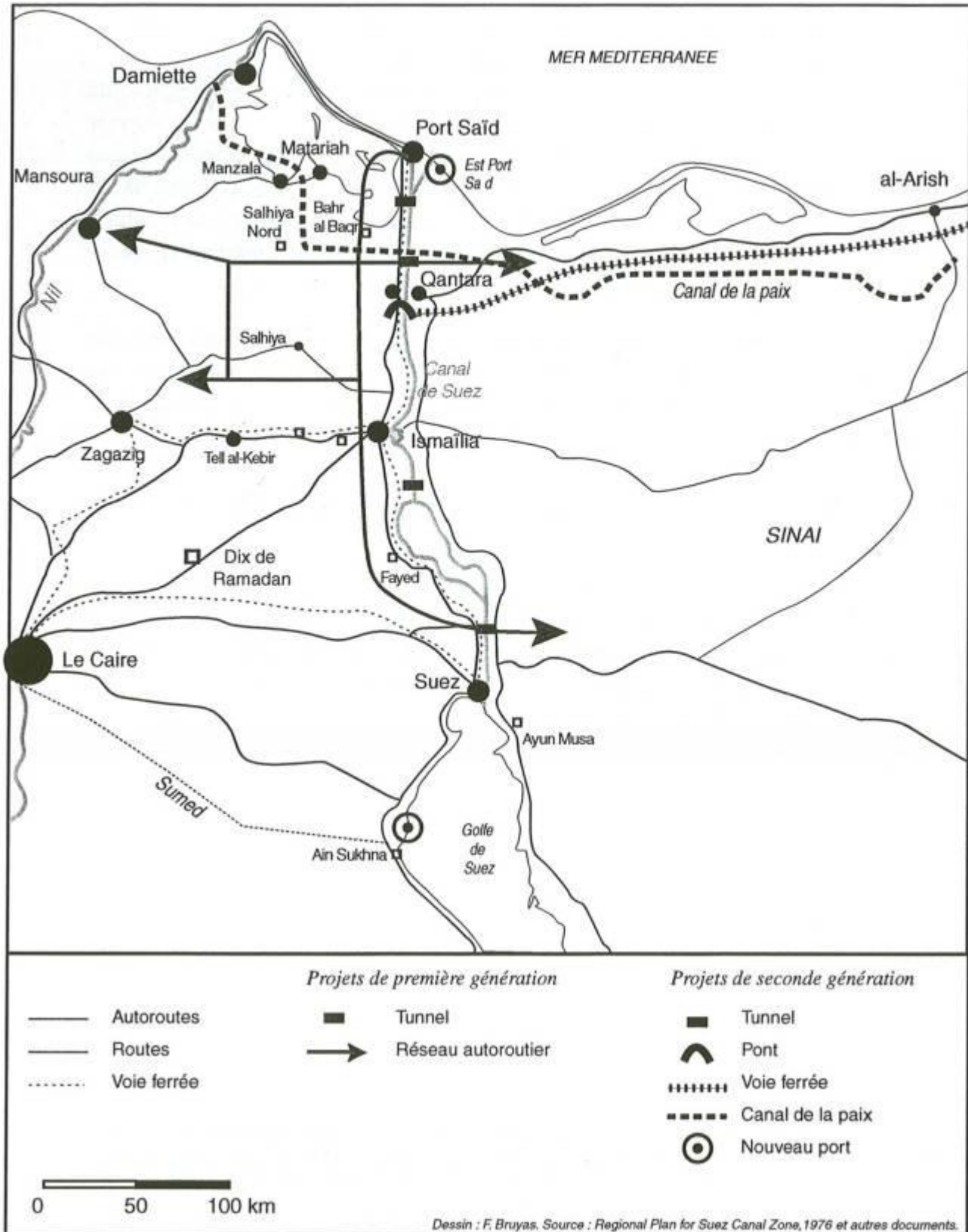
Dès la fin de la guerre de 1973, fut engagée la reconstruction des routes et voies de chemin de fer pour relier la zone du canal au centre de l'Égypte. Préfigurant la seconde phase de raccordement de toute la péninsule du Sinaï - qui n'aura lieu qu'après 1982 -, le plan régional envisage, dès les premières heures de la reconstruction, un schéma global dans lequel la desserte de la zone du canal s'intègre à un schéma plus vaste des transports dans le Sinaï (cf. Fig. 32).

<sup>53</sup> cf. *supra* : Chapitre 1, Figure 5.

<sup>54</sup> Les gouvernorats urbains sont constitués d'une seule agglomération et ne comprennent pas de population rurale, ni de villages autour de la principale agglomération. Cela fut vrai pour Port Saïd jusqu'à l'extension de ses limites administratives, alors que Suez, malgré sa classification en gouvernorat urbain, englobe dans son périmètre plusieurs villages.

<sup>55</sup> Gouvernorat de Port Saïd (1990) : *Stratégie régionale de développement urbain du gouvernorat de Port Saïd*, p. 2.

Fig. 32 : Les infrastructures, facteurs de l'intégration de la zone du canal de Suez.  
Projets établis en 1976 et en 1995.





Faisant preuve d'un certain pragmatisme, les aménageurs estiment que les villes du canal sont déjà bien raccordées à la capitale et décident de concentrer les efforts sur un meilleur accès au delta du Nil et au Sinaï depuis ces villes (RPSCZ, 1976, p. 149), et en particulier à partir de Port Saïd (Ismailia est déjà rattachée au Delta via la route qui, longeant le canal d'eau douce, mène à Zagazig).

Il est prévu que la zone nord-ouest du canal de Suez, qui se trouve isolée du Delta par le lac Manzalah, ses marges marécageuses et le désert, sera desservie par deux axes perpendiculaires. L'un, d'orientation Est-Ouest, doit relier Mansoura (dans le Delta) à la route Ismailia-Port Saïd - route qui constitue l'accès principal à la ville méditerranéenne. Il croise le second axe Nord-Sud, qui a pour but de désenclaver cette zone en reliant Matariah (sur le lac Manzalah) à la ville nouvelle de Salhiya. La liaison entre Port Saïd et Damiette par le cordon littoral bénéficie en outre d'améliorations rendues indispensables par les dégradations causées à la route existante par l'érosion marine. Dans la partie méridionale de la zone du canal, les routes reliant Suez et Ismailia au Caire à travers le désert ne nécessitent qu'une remise en état; elles seront néanmoins transformées en autoroutes.

La seconde priorité consistait à améliorer les liaisons Nord-Sud entre les trois principales villes du canal. Or, le désintérêt pour le renforcement des « solidarités longitudinales » (MICHEL M., 1996 ; 65) s'est manifesté par l'abandon du projet d'autoroute Nord-Sud et par le retard pris pour la remise en service de voie ferrée Port Saïd-Le Caire, qui, en 1982, soit neuf ans près la guerre, n'était toujours pas rétablie.

Cependant, l'intérêt se reportait sur la traversée du canal de Suez, afin de raccorder le réseau routier nilotique à celui du Sinaï. Ce franchissement fut envisagé sous la forme de trois tunnels passant sous le canal de Suez

L'ouverture, en 1981, du tunnel Ahmed Hamdi, le seul finalement réalisé, au nord de Suez, est symbolique du rôle de pivot attribué au canal maritime. Le choix de Suez pour son emplacement, c'est-à-dire le choix du site le plus proche du Caire (une centaine de kilomètres environ), témoigne du centralisme égyptien et illustre également, à notre avis, une volonté marquée de se réappropriier la péninsule du Sinaï, en la reliant « directement » au siège du pouvoir central. Le gouffre financier qu'a représenté la construction de ce tunnel et les vives critiques qu'ont suscité les constructeurs<sup>56</sup>, ont sans doute contribué à l'abandon des autres projets de tunnels, parallèlement à la réorientation des priorités financières au profit de la politique des villes nouvelles. Une raison plus stratégique peut être avancée : le rôle symbolique de barrière que joua le canal de Suez n'était peut-être pas encore révolu et l'incertitude concernant le processus de paix n'encourageait pas le

---

<sup>56</sup> La plus grande entreprise de travaux publics égyptienne, *Arab Contractors*, dirigée par Osman A. Osman [nommé en 1975 ministre de la Reconstruction en charge de la zone du canal], a suscité des critiques quant au dépassement du budget prévu pour la construction du tunnel, et quant aux vices techniques à l'origine de fuites d'eau dans celui-ci, dont la réparation nécessita une rénovation importante et coûteuse, menée par une entreprise japonaise agissant aux côtés d'*Arab Contractors*. cf. *infra* : IIème Partie, Chapitre 5, II. B.

gouvernement à ouvrir de manière inconsidérée des voies d'accès susceptibles de conduire au cœur de l'Égypte.

Cette réticence n'a plus lieu d'être aujourd'hui, le projet de traversée du canal étant fermement soutenu au sein des Forums de coopération et développement économique œuvrant à promouvoir la paix dans le monde arabe<sup>57</sup>. Dans le cadre des « projets de la paix » au Proche-Orient, le canal devient un espace charnière à plusieurs échelles : au sein du territoire national comme au sein d'un système de transports macro-régional intégré. Un pont au dessus du canal, dernier maillon permettant de « connecter les réseaux de transport régionaux entre les rives orientale et occidentale du canal »<sup>58</sup> et, par delà, les réseaux maghrébins à ceux du Proche-Orient, par la côte méditerranéenne, est projeté en 1994. Sa construction serait, en quelque sorte, la concrétisation de la volonté exprimée par les autorités égyptiennes, soutenues par les parrains américains du Sommet de développement économique et de coopération régionale, tenu à Casablanca en 1994, de relier la région en « érigeant un système de routes et de ponts internationaux, qui jetteraient un pont entre l'Afrique du Nord et la Méditerranée orientale »<sup>59</sup>. Par ailleurs, la stratégie nationale de développement du Sinaï suppose un accroissement sensible des flux entre la péninsule et l'Égypte nilotique, lesquels seraient difficilement absorbés par des ferries en nombre insuffisant<sup>60</sup>.

A la fin des années 1990, deux ponts ont donc été construits dans la portion nord du canal, entre Ismaïlia et Port Saïd. Un premier, destiné au transport routier et, dont la construction est financée à 60% par des fonds japonais<sup>61</sup>, prend place entre les deux rives du canal de Suez, près d'al-Qantara - à 55 km au nord d'Ismaïlia. Long de 9,5 km, large de 20 m, ce pont suspendu atteint 70 m de hauteur afin de ne pas gêner le trafic du canal. Il desservira, à terme, différents sites miniers et pétroliers, les nouvelles implantations urbaines aménagées et, surtout, la fameuse « Vallée de la technologie ». Il devait être inauguré en octobre 2001, mais n'est toujours pas en service en août 2002 (cf. Pl. 2).

<sup>57</sup> Sommet du Proche-Orient et de l'Afrique du Nord soutenu par les États-Unis et coopération euro-méditerranéenne.

<sup>58</sup> State Information Service : *Yearbook* 1996.

<sup>59</sup> Egypt's perspective : *Regional economic development and cooperation*, p.5.

<sup>60</sup> La capacité des sept stations de ferries et du tunnel A. Hamdi est deux fois inférieure à celle qui serait nécessaire pour permettre la traversée de 50 000 véhicules par jour (estimation en 2001). Depuis 1994, l'Organisme du canal de Suez avait mis en place un pont flottant. Mais celui-ci n'était installé que quelques heures par jour, entre les passages des convois de navires. Son installation n'en visait pas moins à atténuer les difficultés qui se posaient alors pour traverser le canal, difficultés accrues par le fait que le tunnel Ahmed Hamdi n'était plus alors utilisable qu'à sens unique, du fait des contraintes nécessitées par les travaux de rénovation. *al-Ahram Weekly*, 7-13 July 1994 et 8-14 February 2001.

<sup>61</sup> Le coût total des travaux s'élève à 650 millions \$. *M.E.N.* may 12, 1998, p. 36.



Planche 2 : Le pont suspendu au dessus du canal de Suez



*Cliché : Florence Troin, 2001.*

Le second pont en cours d'achèvement est un pont tournant destiné au transport ferroviaire, construit par le groupe allemand Krupp, déjà promoteur d'un pont similaire au même endroit, qui avait été détruit pendant la guerre de 1967. Situé à al-Ferdan, au nord d'Ismaïlia, il accompagne l'extension du réseau ferré égyptien, le long de la côte nord du Sinaï jusqu'à la ville palestinienne de Rafah. Avec 14 gares prévues dans le Nord Sinaï, la voie ferrée devrait exercer ses effets sur l'organisation spatiale d'un espace désertique mal relié à l'Égypte nilotique. Une première gare a été construite à al-Qantara Est, seule localité qui s'étende de part et d'autre du canal et carrefour traditionnel sur l'ancienne route de Palestine.

Les ponts construits sur le canal symbolisent le rattachement du Sinaï à la « terre-mère », selon les termes même employés au ministère de l'Information (Yearbook 1996). Ces axes, transversaux au canal de Suez, sont donc considérés, dans le cadre de cette politique, comme étant des agents essentiels de l'intégration régionale. La possibilité de passer outre les craintes de l'Organisme du Canal de Suez, peu enclin à accepter toute infrastructure menaçant de près ou de loin le bon déroulement du trafic sur le canal maritime, est un bon indice du renversement radical des priorités dans la région : les flux Est-Ouest deviennent prioritaires sur les flux Nord-Sud, traditionnellement privilégiés dans la zone du canal de Suez.

Dans les programmes d'aménagement (plan régional, schémas directeurs) comme dans les projets issus des sommets de Coopération et de Développement économique, l'infrastructure de transport est présentée comme l'outil le plus performant pour encourager le développement régional en promouvant les échanges. « Les routes doivent promouvoir et guider le développement »<sup>62</sup>. L'insistance avec laquelle revient cet argument suggère que les planificateurs ne sont pas indifférents à une idéologie de l'infrastructure « structurante », laquelle sous-tend l'idée que ces routes seront non seulement les supports d'échanges et de relations entre le centre (Le Caire) et la

<sup>62</sup> « Roads must promote and guide development », *Regional Plan for Suez Canal Zone* (1976), p. 21.

périphérie (le canal de Suez, puis la péninsule du Sinaï), mais aussi les supports des nouvelles implantations d'hommes et d'activités ainsi que les axes de diffusion des activités économiques et de la colonisation de ces espaces par la population de la vallée.

Or, si les aménageurs sont généralement les premiers à proposer cette solution miracle - un réseau de circulation serait capable, en irriguant un espace, de lui apporter la prospérité - sans jamais la remettre en cause, J. M. Offner nous met en garde contre toute tentation d'une vision déterministe des relations entre transport et développement régional. Il cite quantité d'études empiriques qui contredisent « l'existence d'effets structurants, conséquences mécaniques (donc répétitives et prévisibles) de l'implantation de certains types d'infrastructures sur certains types d'espaces »<sup>63</sup>. Il fait écho en cela aux propos de F. Plassard, lequel affirme que « de telles déclarations sur les bienfaits des autoroutes, nombreuses chez les hommes politiques, ne reposent sur aucun fondement scientifique » et rappelle qu'une infrastructure de transport n'est pas un objet technique à réifier, mais un support d'actions<sup>64</sup>. Ce n'est que lorsque les infrastructures, les routes, sont construites dans un espace qui possède *a priori* et au préalable un potentiel d'attraction, que cette nouvelle offre de transport peut constituer un facteur d'amplification de tendances préexistantes et un instrument potentiel de stratégies des acteurs territoriaux.

Le déterminisme des infrastructures dans la constitution de territoires par des réseaux est sans doute séduisant pour des politiques et l'on observe qu'il est effectivement au centre de tout l'aménagement de la zone du canal : la voie maritime est posée comme l'épine dorsale de la région et comme l'axe qui doit orienter le développement industriel des villes débouchés du canal, et ce, en fonction de la proximité (potentielle) d'un trafic maritime mondial. Or, l'exemple du canal maritime montre que l'infrastructure en soi ne suffit pas pour retirer un quelconque bénéfice du trafic généré. Le fait qu'une partie de la flotte mondiale emprunte la route du canal ne rejait pas directement sur l'économie locale, malgré les espoirs suscités, et les principales activités qu'on y trouve, à savoir celles d'approvisionnement et d'assistance technique aux navires, ne sont aucunement spécifiques à ces villes-ports.

En ce qui concerne l'infrastructure routière, le piège de l'infrastructure « structurante » est en partie déjoué par le fait que les planificateurs lui associent à plus long terme, dans leurs « constructions mentales », certaines activités ou installations humaines. Leur réalisation donnerait naissance à de véritables « corridors de développement ».

La ville nouvelle de Dix de Ramadan et sa zone industrielle peuvent ainsi être tenues comme une concrétisation du projet de développement industriel le long de l'axe

---

<sup>63</sup> OFFNER J.-M. (1993) : « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace Géographique*, n°3, p. 236.

<sup>64</sup> PLASSARD F. (1977) : *Les autoroutes et le développement régional*, Presses Universitaires de Lyon / Economica, cité dans OFFNER J.-M., (1993), p. 235.



qui relie Ismaïlia au Caire à travers le désert, à proximité duquel l'on observe aussi la bonification, par plages, de terrains désertiques.

Les infrastructures desservent des espaces isolés (déserts, marécages) qui doivent devenir les espaces de vie destinés à prolonger l'espace de la Vallée jusqu'au canal de Suez. Mais elles sont aussi les supports d'autres projets de mise en valeur agricole et de construction d'un réseau urbain hiérarchisé, qui doivent participer à un maillage plus serré du territoire.

## **B. La bonification des terres ou l'intégration de la région du canal à l'espace « vital » de l'Égypte**

L'intégration de la zone du canal de Suez à l'espace nilotique passe aussi par l'extension du tissu rural à partir du delta du Nil. Cela nécessite la mise en valeur de terres mal adaptées à l'agriculture, ainsi que l'assèchement d'une partie des terres marécageuses du lac Manzalah qui isole le nord du canal et la ville de Port Saïd de la « mère-patrie ». Cette politique répond à deux objectifs nationaux :

- le premier est d'ordre économique : accroître la production agricole pour nourrir une population en forte croissance et encourager le développement d'une industrie agroalimentaire, de manière à accroître les exportations;
- le second, directement lié à la « nouvelle carte de l'Égypte », cherche à promouvoir de nouveaux espaces pour déconcentrer la vallée du Nil, sans empiéter sur ses terres agricoles fertiles<sup>65</sup>.

Offrir de nouvelles terres à cultiver constitue, par ailleurs, un moyen de fixer la population autour du canal et dans le Sinaï, ce qui concorde avec un objectif plus politique déjà évoqué : la nécessité d'établir une présence égyptienne étoffée et permanente dans ces deux régions qui sont à rattacher successivement à l'Égypte nilotique.

Le plan régional de la zone du canal de Suez, élaboré à une époque où les résultats de la bonification des terres se révélaient décevants<sup>66</sup>, recommande la prudence avant toute étude sérieuse sur les possibilités de bonification des terres de la région. Toutefois, préfigurant la « révolution verte » annoncée quelques années plus tard par le président Sadate, ce plan fixe un objectif minimum pour le moins optimiste -500 000 feddans (210 000 ha) -, et ce malgré la médiocre qualité des sols de la zone du canal<sup>67</sup> et l'importance des coûts prévisionnels de drainage et d'irrigation.

<sup>65</sup> RPSCZ (1976), p. 76.

<sup>66</sup> La politique de bonification des terres, mise en place dès 1953, a connu un certain engouement dans les années 1960 : entre 1961 et 1965, le premier plan quinquennal permit la mise en culture de 452 800 feddans, soit 87% de l'objectif, mais cela se fit à un coût qui absorba 85% des investissements publics réservés à l'agriculture. Cette politique fut abandonnée à la suite de la guerre de 1967. SADOWSKI Y. M. (1991) : *Political vegetables ? Businessman and bureaucrat in the development of Egyptian agriculture*, The Brookings Institution, p. 109.

<sup>67</sup> Les sols sont marécageux avec une intrusion d'eau salée au nord de la zone du canal, et désertiques dans la majeure partie de la zone. En outre, la nappe phréatique est très profonde (entre 50 et 150 m de profondeur dans les basses

### 1. L'extension des marges du Delta en direction du canal de Suez

En 1976, mise à part l'étroite bande fertile qui s'étend le long du canal d'eau douce d'Ismaïlia et de son prolongement jusqu'à Suez et Qantara, les terrains situés entre le delta du Nil et le canal de Suez, de même que ceux qui sont situés à l'est du canal, sont soit désertiques (au centre et au sud), soit marécageux (sur les marges du lac Manzalah et Mallaha au Nord). Sur la rive orientale du canal de Suez subsistent quelques vestiges de mise en valeur aux abords des lacs Amer<sup>68</sup>. Cette exception ne doit pas masquer le fait que la bonification a d'abord concerné les marges occidentales du delta du Nil<sup>69</sup> : la proximité des infrastructures explique ce choix, mais le facteur stratégique entre aussi en jeu, dans la mesure où, à l'époque, il semblait encore risqué d'investir massivement en direction de la frontière orientale et de son glacis défensif, le canal de Suez.

Après la guerre de 1973, la priorité est alors donnée à la bonification des terres adjacentes aux champs du delta, ou proches des principales villes, donc déjà équipées en infrastructures et encore relativement éloignées de l'ancienne ligne de front. Ainsi l'est du Delta fit-il l'objet d'un plan de bonification pour une superficie de 800 000 feddans; sa réalisation fut amorcée avec les périmètres de Salheyya (une ville nouvelle y a également été fondée) et de San al-Hagar, au nord-ouest d'Ismaïlia.

Faute de cartes récentes, il est difficile d'obtenir des données fiables quant aux résultats obtenus. L'étude des photos satellites effectuée par Sylvie Fanchette<sup>70</sup> pour la zone orientale du delta du Nil lui permet d'évaluer la surface occupée en 1991 par les plus anciens périmètres irrigués de l'est du Delta (San al-Hagar au Nord et Salheyya au centre) à 107 300 feddans mis en culture et à 83 800 feddans en exploitation extensive (notamment à partir de forages). La colonisation de ces nouvelles terres intervient de façon diverse selon que les parcelles de terres sont distribuées à de petits propriétaires privés (paysans sans terre, anciens combattants, diplômés<sup>71</sup>, voire simples citoyens) ou à de grandes compagnies privées. L'objectif étant « d'encourager les opportunités de peuplement de la région et de développer des activités agro-alimentaires » (RPSCZ, 1976, p. 76), les grandes fermes capables d'utiliser des méthodes d'irrigation modernes ont été

---

plaines), sauf dans la plaine extérieure du Delta (elle n'est plus située qu'entre 20 et 50 m. de profondeur). National Water Research Center, Ministry of Public Works and Water Resources.

<sup>68</sup> En 1953, le gouvernement égyptien avait signé un accord avec l'UNRWA (United Nations Relief and Works Agency for Palestinian Refugees in the Near-East, fondée en 1949) afin de bonifier 50 000 feddans à l'est du canal de Suez pour les réfugiés palestiniens au Proche-Orient. En 1960, un siphon apportait l'eau du Nil sur les rives orientales du canal de Suez afin d'irriguer 30 000 feddans sur les rives des lacs Amer. La construction du siphon, des stations de pompage, des infrastructures et des logements coûta 2,5 millions de LE et le programme, interrompu par la guerre de 1967, ne put aboutir.

<sup>69</sup> Le périmètre de Tahrir au sud d'Alexandrie, engagé dès 1953, et celui de Noubarreya, en 1968, sont les deux réussites les plus marquantes de cette politique de bonification des terres désertiques.

<sup>70</sup> FANCHETTE S. (1997) : *Le delta du Nil : densités de population et urbanisation des campagnes*, Fascicule de recherches n° 32, URBAMA, Tours, p. 116.

<sup>71</sup> Les catégories de colons bénéficiaires de nouvelles terres ont varié au gré des changements affectant la politique de l'Etat dans ce domaine : paysans sans terre, ouvriers des grandes fermes, gros propriétaires, ingénieurs agronomes et diplômés. Cette dernière catégorie vise à réduire le chômage des jeunes diplômés, qui sont accueillis comme colons quelle que soit leur spécialisation. Depuis 1988, les universitaires sont admis en priorité sur les nouvelles terres, et ce aux dépens des paysans; il est vrai que le chômage des diplômés constitue un risque social et politique pour l'Etat. Cf. FANCHETTE S. (1997), p. 142.



particulièrement encouragées. Toutefois, à proximité immédiate des grandes villes, l'Etat égyptien poursuit sa politique d'attribution de nouvelles terres à de jeunes diplômés. Il n'en reste pas moins que l'impact démographique de la politique de bonification est très difficile à évaluer, pour différentes raisons déjà relevées par S. Fanchette (1997). D'une part parce que cela suppose de localiser les nouvelles communautés de peuplement, ce qui est très délicat en l'absence de cartes récentes; mais aussi parce que les nouvelles terres sont rarement regroupées en divisions administratives autonomes, ce qui rend impossible le dénombrement de leur population. C'est en particulier le cas dans les zones marécageuses, où de nombreux petits projets sont disséminés le long des canaux, des drains ou des rives du lac, sur des terres parfois déjà habitées par des pêcheurs - situation qui complique encore le dénombrement des colons.

La zone de Salheyya a été bonifiée à partir de 1978, à l'époque du Président Sadate, par de grandes sociétés privées étrangères ou en *joint-venture*. La ferme Middle East Company for Land Reclamation (détenue en majorité par Arab Contractors, alliée à l'américain Pepsico) s'est engagée à bonifier 50 000 feddans en utilisant les technologies américaines les plus modernes (notamment l'aspersion) et à construire des unités de transformation des produits agricoles. Elle a largement profité des subventions étatiques, mais ne s'en est pas moins présentée comme le symbole de la réussite du secteur privé dans le domaine de la bonification<sup>72</sup>. La population y est regroupée en hameaux de 400 habitants en moyenne, mais sa répartition sur plusieurs communes déjà habitées rend difficile l'évaluation du nombre des colons.

Le périmètre de San al-Hagar, situé en partie sur les terres marécageuses à proximité du lac Manzalah (60% de sa surface) et en partie sur des terres désertiques (40%), a connu une première phase de bonification en 1955 : la mise en culture de 115 000 feddans le long du drain el-Bahr el Saft a permis à sa population de quadrupler entre 1960 et 1976<sup>73</sup>. La deuxième phase de bonification, entreprise à partir de 1976 à San al-Hagar al-Bahari, a provoqué l'accroissement considérable de la population, laquelle passe de 6 246 habitants en 1976 à 19 988 en 1986, soit un taux annuel de croissance de 12,3% pour la période. Une cinquantaine de villages sont organisés autour des coopératives nouvellement créées et du centre technique. Les petits propriétaires privés qui constituent la majorité des colons sont confrontés à des problèmes d'irrigation : souvent, l'été, seules les eaux de drainage sont disponibles et elles contribuent à brûler les récoltes du fait de leur haute teneur en sel.

Malgré les difficultés techniques, les projets de bonification se poursuivent entre Ismaïlia et le delta du Nil (dans le markaz de Tell el Kebir, le long du canal d'Ismaïlia et à al-Qantara Est). A la fin des années 1990, la mise en culture de terres le long de la route

<sup>72</sup> Les observateurs prétendent pourtant que seulement 17 000 feddans ont été mis en culture, mais à un coût prohibitif : 9 000 \$ par feddan ! SADOWSKY Y. (1991), p. 115. Sur les dérives de cette politique et la collusion des secteurs privé et public, cf. *infra* : IIème Partie, Chapitre 5, II, B.

<sup>73</sup> Elle a atteint 23 673 habitants en 1976 et a peu augmenté dans la décennie suivante. FANCHETTE S. (1997), *op. cit.*, p. 151.

du désert Le Caire-Ismaïlia, entre la ville nouvelle de Dix de Ramadan et Ismaïlia, modifie sensiblement un paysage autrefois uniformément désertique.

Dans la partie sud du gouvernorat de Port Saïd, de petites surfaces ont été mises en valeur dès 1988, plus de la moitié étant situées le long du drain de « Bahr el-Baqar »<sup>74</sup>. Ces terres sont proposées soit à des paysans déjà installés le long du drain, soit à des étudiants ou autres résidents de Port Saïd. La mise en valeur très lente de ces terres a néanmoins permis l'accroissement de la population qui est passée de 11 829 habitants en 1986 à 15 744 en 1996<sup>75</sup>. L'effort de bonification se poursuit sur cette zone marécageuse. Une donnée est significative du volontarisme mis en œuvre au milieu des années 1990 : sur les 180 000 feddans bonifiés en Egypte pendant l'année fiscale 1993-94, près de la moitié l'a été dans les zones méridionale et occidentale de Port Saïd (plaine au sud de Port Saïd et al-Hussiniya)<sup>76</sup>. La colonisation de cette portion de territoire n'en est pas moins lente, même si elle bénéficie de la construction d'un ouvrage très médiatisé : le canal de la Paix.

## *2. La colonisation agricole se poursuit au-delà du canal de Suez*

A partir des années 1990, la politique de bonification s'étend aux terres situées à l'est du canal de Suez. La conquête du désert restant tributaire des eaux du Nil, l'instrument principal de la conquête agricole de la rive orientale du canal de Suez est le canal al-Salam, ou canal de la Paix (cf. Fig. 33).

Ce canal est alimenté par les eaux puisées dans le Nil à la hauteur de Damiette ; il irrigue d'abord les terres marécageuses situées au sud-est de Port Saïd (200 000 feddans à l'ouest du canal), puis les terres qui s'étendent dans le Nord-Sinaï, jusqu'à al-Arich (400 000 feddans à l'est du canal de Suez) Quand il atteint le Sinaï, le canal de la Paix prend le nom de Sheikh Jaber, émir du Koweït, son financier principal via le Fonds koweïtien pour le développement économique arabe.

Avec ce projet, le canal de Suez est franchie au moyen d'un siphon sous le canal maritime : les eaux du fleuve nourricier irriguent ainsi le Sinaï comme elles ont irrigué l'espace de vie qu'est la vallée du Nil. Pour compléter le réseau d'irrigation, un second siphon prévu sous le canal de Suez permettra de connecter le canal d'Ismaïlia à un canal parallèle au canal de Suez. Le Fonds de développement économique d'Abu Dhabi intervenant dans son financement, ce canal porte le nom de Sheikh Zayed.

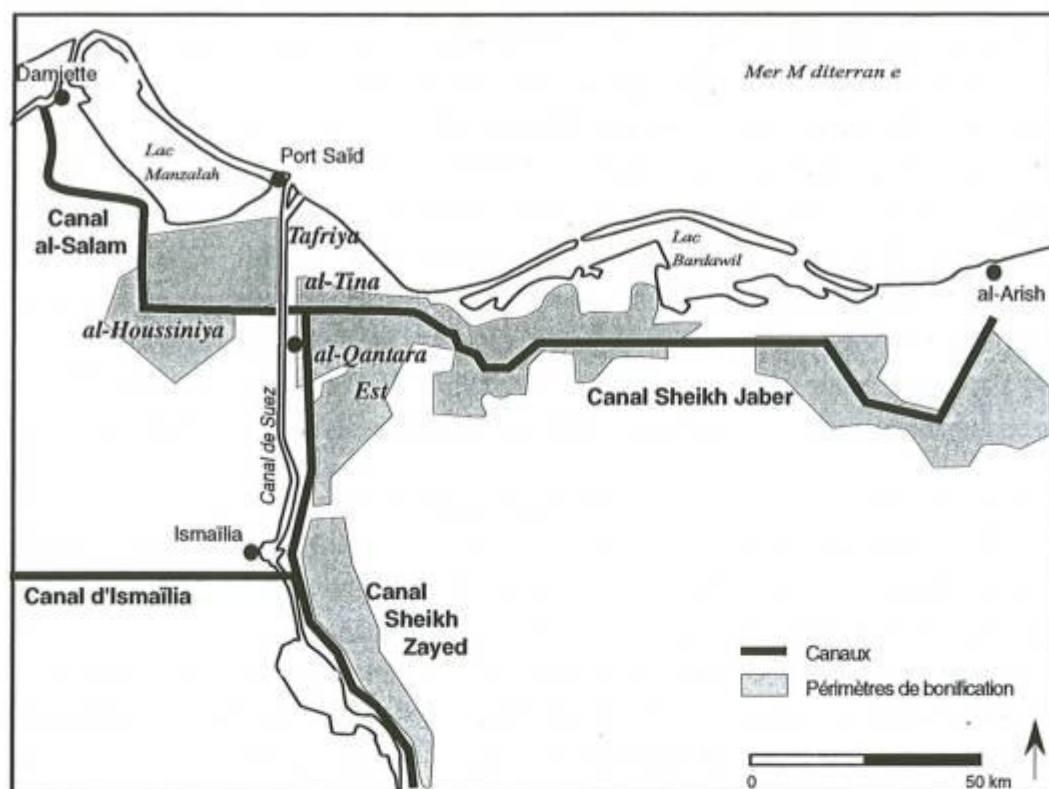
<sup>74</sup> D'après les données du gouvernorat, 5 462 feddans sont répartis en 1 314 baux, soit des baux de 4 feddans en moyenne, ce qui représente 1,75 ha.

<sup>75</sup> D'après les données recueillies auprès du gouvernorat. Là encore, il est difficile d'évaluer la densification de cette zone, qui s'intègre à une subdivision récente du gouvernorat, le qism el Dawahi. Cette zone était auparavant partagée entre le gouvernorat d'Ismaïlia (al Kab en 1986), et celui de Charqeyia; or, les limites des gouvernorats, ainsi que celles de leurs subdivisions, ont été modifiées entre les recensements de 1976 et 1986, ce qui a eu pour effet d'inclure la population des nouvelles implantations villageoises dans des communes déjà peuplées.

<sup>76</sup> CAPMAS, *Statistical Yearbook 1952/1994*, Arab Republic of Egypt, June 1995.



Figure 33 : Le canal de la Paix et les projets d'irrigation prévus de part et d'autre du canal de Suez en 1994.



Source : Ministère des Travaux Publics et des Ressources Hydrauliques.

Datant de l'après-guerre, ce projet colossal, envisagé à l'origine pour acheminer l'eau du Nil jusqu'au désert israélien du Néguev, n'a été réalisé qu'à partir de 1994, d'une part en raison des conflits géopolitiques qu'a connus la région, d'autre part du fait des tensions que provoque l'arrivée des eaux du Nil en Asie. En effet, les Etats du bassin du Nil la jugent contraire aux accords de répartition des eaux qui ont été conclus<sup>77</sup>, et certains redoutent la livraison d'eau à Israël (l'idée avait été avancée par le Président Sadate en 1977 lors de la conclusion de la paix entre Israël et l'Egypte).

Néanmoins, le canal d'eau douce, qui a déjà franchi le canal de Suez, irrigue une partie du Nord-Sinaï et fait l'objet d'une intense promotion qui glorifie la technologie moderne. Le défi technique est mis en avant pour afficher la volonté du gouvernement de se réappropriier l'espace du canal, puis celui du Sinaï, même et surtout si c'est au prix d'immenses efforts de bonification des terres désertiques et marécageuses à l'est du canal

<sup>77</sup> Le partage des eaux du Nil est un enjeu régional pour les pays riverains (l'Ethiopie, l'Erythrée, l'Ouganda, le Burundi, le Rwanda, le Congo, le Kenya, le Soudan et l'Egypte). L'Egypte, le pays le plus peuplé et dont le Nil est l'artère vitale, est situé en aval du Nil et cette position a entraîné des décennies de disputes diplomatiques et de menaces réciproques (en particulier avec l'Ethiopie). Seuls l'Egypte et le Soudan ont conclu un accord de partage des eaux, qui date de 1959. En février 1994, une rencontre entre les ministres responsables des questions de l'eau a eu lieu en Tanzanie. Cette conférence, Nil 2002, a mis en place une commission d'experts pour établir un plan de partage des eaux du Nil. Ce projet a l'ambition d'aboutir en 2002.

de Suez, dont certaines demeuraient minées depuis la guerre d'usure de la période 1967-1973.

Sur la rive orientale du canal de Suez, la bonification agricole a néanmoins commencé au printemps 1999 au niveau de al-Qantara Est, entre le canal de Paix et le chantier de la zone industrielle attenante au futur port de Port Saïd Est. Quelques grands investisseurs privés ont acquis des surfaces supérieures à 5 000 ha (60% des terres sont réservées à ces grands propriétaires privés, alors que 40% seront allouées à des jeunes diplômés en petites parcelles de 10 feddans). Parmi les premiers, le célèbre Cleopatra Group<sup>78</sup>, confronté à la salinité excessive des terres, a obtenu l'autorisation d'exercer la pisciculture sur ces terres trop salées pendant une période de 3 ans, afin de « laver » la terre et de l'apprêter pour l'agriculture<sup>79</sup>. Les nappes de sel s'étendaient toutefois sur de nombreuses autres parcelles de terre en 1999, annonçant la difficulté de l'entreprise.

Parallèlement, la capacité de l'ancien siphon menant les eaux du canal d'Ismaïlia à l'est du canal, au niveau des lacs Amer, a été triplée (3 millions de m<sup>3</sup>/jour), mais les progrès de la bonification sont lents, compte tenu de la mauvaise qualité des sols dans cette partie du Sinaï. Néanmoins, la moitié des 63 094 feddans en cours de bonification en 1994 dans le gouvernorat d'Ismaïlia concernait les terrains du markaz de Qantara-Est, situés par conséquent à l'est du canal de Suez, et 65 000 feddans supplémentaires devraient être bonifiés grâce à la dérivation du canal al-Salam vers le sud (cf. Fig. 34).

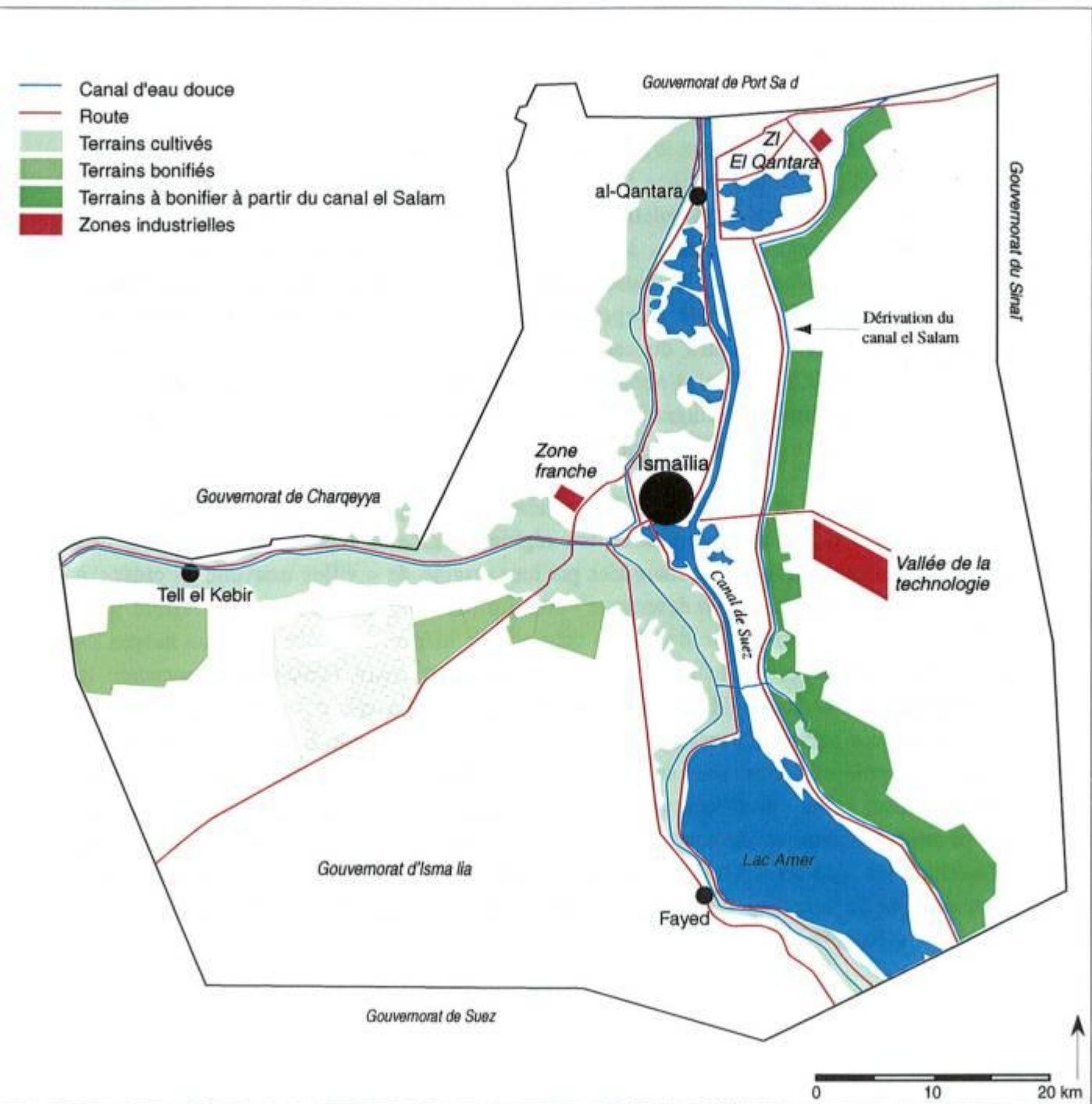
---

<sup>78</sup> Ce groupe, dirigé par l'homme d'affaires Mohamed Abou al-Enein, est leader sur le marché des céramiques et a par ailleurs investi dans l'aménagement de la Zone économique spéciale du Nord du Golfe de Suez.

<sup>79</sup> Entretien avec Fouad Sabet (Investor Association Society) et visite du site en avril 1999.



Fig. 34 : Le « glissement » des projets d'aménagement agricoles et industriels vers l'est du canal de Suez, dans le gouvernorat d'Ismaïlia



dessin : F. Bruyas. Source : Sustainable Ismaïlia Project, Technical Support Unit, UNDP/Habitat, EGY/91/030.

Malgré les difficultés techniques, un volontarisme à toute épreuve pousse le gouvernement à persévérer dans sa politique de bonification, qui a désormais glissé des marges du Delta à la rive orientale du canal de Suez. Si des résultats tangibles sont désormais visibles à l'ouest du canal de Suez, après deux décennies d'efforts et à des coûts très élevés, l'avenir de la bonification dépend désormais d'investisseurs privés qui devront savoir renoncer à des profits à court terme. La politique de bonification des terres s'accompagne de la réalisation d'un réseau urbain qui se propose de suivre l'installation des colons.

### C. La planification de réseaux urbains hiérarchisés

La planification de réseaux urbains dans la région du canal date de 1976; elle répond à deux objectifs : quadriller l'espace rural des périmètres bonifiés afin d'offrir les services nécessaires aux nouvelles populations rurales; déconcentrer la population des trois grandes villes du canal, destinées à connaître une forte croissance démographique. En effet, selon les aménageurs, la constitution d'un réseau urbain où figurent différents niveaux de centres hiérarchisés « représente un aspect de l'intégration croissante des économies urbaines des villes du canal une fois qu'elles auront accédé au rang de métropoles » (RPSCZ). C'est l'aboutissement de la logique de « métropolisation » qui soutient toute la politique d'émigration de la population des villes surchargées du delta du Nil vers cette troisième région urbaine d'Egypte.

L'organisation d'un réseau urbain hiérarchisé représente donc ici un moyen complémentaire visant à transformer en une région intégrée un espace organisé autour des trois villes du canal, qui restent marquées par leur origine de « villes nouvelles » créées à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle en terrain désertique - et qui n'ont donc pas émergé d'un arrière-pays rural. L'organisation théorique du réseau urbain, très hiérarchisée, constitue un moyen de mailler le territoire et de le relier au réseau existant, mais également d'encadrer la population des colons appelés sur les nouvelles terres. La refonte en 1979 de la trame administrative a permis de resserrer le maillage des espaces situés au sud de Port Saïd, autrefois regroupés dans une subdivision du gouvernorat d'Ismaïlia. Les structures d'encadrement s'en sont trouvées renforcées, tandis qu'étaient mis en place les équipements sociaux et de services nécessaires à la vie des colons ruraux, suivant la hiérarchie des centres. Ainsi, la déconcentration des services et des équipements, soutenue par le nouveau découpage administratif, concourt-elle au renforcement de la hiérarchie urbaine<sup>80</sup>.

---

<sup>80</sup> Cf. BISSON J., SIGNOLES P. (1985) : « Nations et régions : vers une nouvelle structuration de l'espace au Maghreb », in TROIN J.-F. : *Le Maghreb, hommes et espaces*, Colin, pp. 292-332.



### *1. Les situations diverses des trois sous-régions du canal : vers le renforcement de l'arrière pays entre le nord du canal et le Delta*

La constitution d'un réseau urbain hiérarchisé, mentionnée comme objectif régional à long terme dès 1976<sup>81</sup>, comme en quelque sorte le couronnement du processus de développement régional. Elle est toutefois sujette à de nombreuses variations d'un document d'aménagement à l'autre, selon qu'il émane du ministère de la Reconstruction, des Nouvelles Communautés ou des gouvernorats. Le plan d'aménagement régional de 1976 préconisait l'établissement de villes satellites des métropoles du canal pour répondre à trois objectifs : diffuser le développement économique aux régions adjacentes, soulager les métropoles de la pression démographique qu'elles connaissent, multiplier l'offre de localisation des activités économiques dans le but d'accroître l'intégration des villes du canal.

La construction de villes nouvelles a néanmoins accompagné la percée d'infrastructures et rejoint la politique de bonification des terres dans sa dernière phase de travaux : c'est ce qu'indique la fondation de la ville nouvelle de Dix de Ramadan dès 1977 sur la route reliant Le Caire à Ismaïlia par le désert, de celle de Salhiyya (au nord-est d'Ismaïlia sur un périmètre irrigué), ainsi que de celle d'al-Qantara al-Gedida (la nouvelle Qantara), implantée à l'est de la ville du même nom sur la rive orientale du canal de Suez. Or, ces centres intermédiaires ne représentent qu'un niveau hiérarchique du réseau urbain tel que planifié et sont complétés, au moins sur le papier, par tout un système de centres de rang inférieur, reliant le delta du Nil aux villes du canal. Ce système varie quelque peu selon qu'on considère le plan régional ou les différents schémas directeurs de Port Saïd et d'Ismaïlia.

L'ancrage de la région du canal dans un arrière-pays rural passe par l'organisation des sous-régions centrées autour de deux des principaux chefs-lieux des gouvernorats du canal : Port Saïd et Ismaïlia. La ville de Suez constitue une exception au regard de ce projet : située dans un cadre étroit, entre montagne, désert aride et canal, elle est peu propice à un aménagement agricole (bien que quelques feddans soient cultivés le long du canal au nord de la ville), pas plus qu'à l'établissement d'un réseau urbain reliant des noyaux inexistants à ce jour. Deux implantations urbaines sont néanmoins évoquées, au niveau de Suez, de part et d'autre du canal, le long des rives du golfe de Suez : la première, à l'ouest du golfe, est associée au nouveau projet industrialo-portuaire de Ain Sukhna, l'autre constitue son homologue côté Sinaï. Les liens étroits entre la ville de Suez et la capitale peuvent expliquer que l'ancrage de cette ville dans un réseau urbain hiérarchisé s'avère inutile - du moins si l'on conçoit cet ancrage comme un moyen d'intégration de la ville de Suez au centre du territoire national (l'espace nilotique).

---

<sup>81</sup> Aussi bien dans le Programme de Reconstruction et Développement que dans le plan d'aménagement régional, le schéma directeur d'Ismaïlia ou celui de Port Saïd révisé en 1990.

En revanche, le cas de Suez illustre bien l'objectif de dépassement de la limite représentée par le canal de Suez. « En créant plus de nœuds le long du corridor d'infrastructures du canal, sa fonction devient plus celle d'une épine dorsale que celle d'une marge » (RPSCZ, 1976 ; 46), ce qui lui donnerait la possibilité de fonctionner comme un relais pour le développement de la péninsule du Sinaï

## 2. Le renforcement d'une armature existante dans la sous-région d'Ismaïlia

Le schéma directeur d'Ismaïlia, la seule ville inscrite dans un arrière-pays rural déjà structuré, mettait quant à lui l'accent sur l'organisation hiérarchique du réseau de villes et villages dépendants de la capitale du gouvernorat, Ismaïlia (cf. Fig. 35).

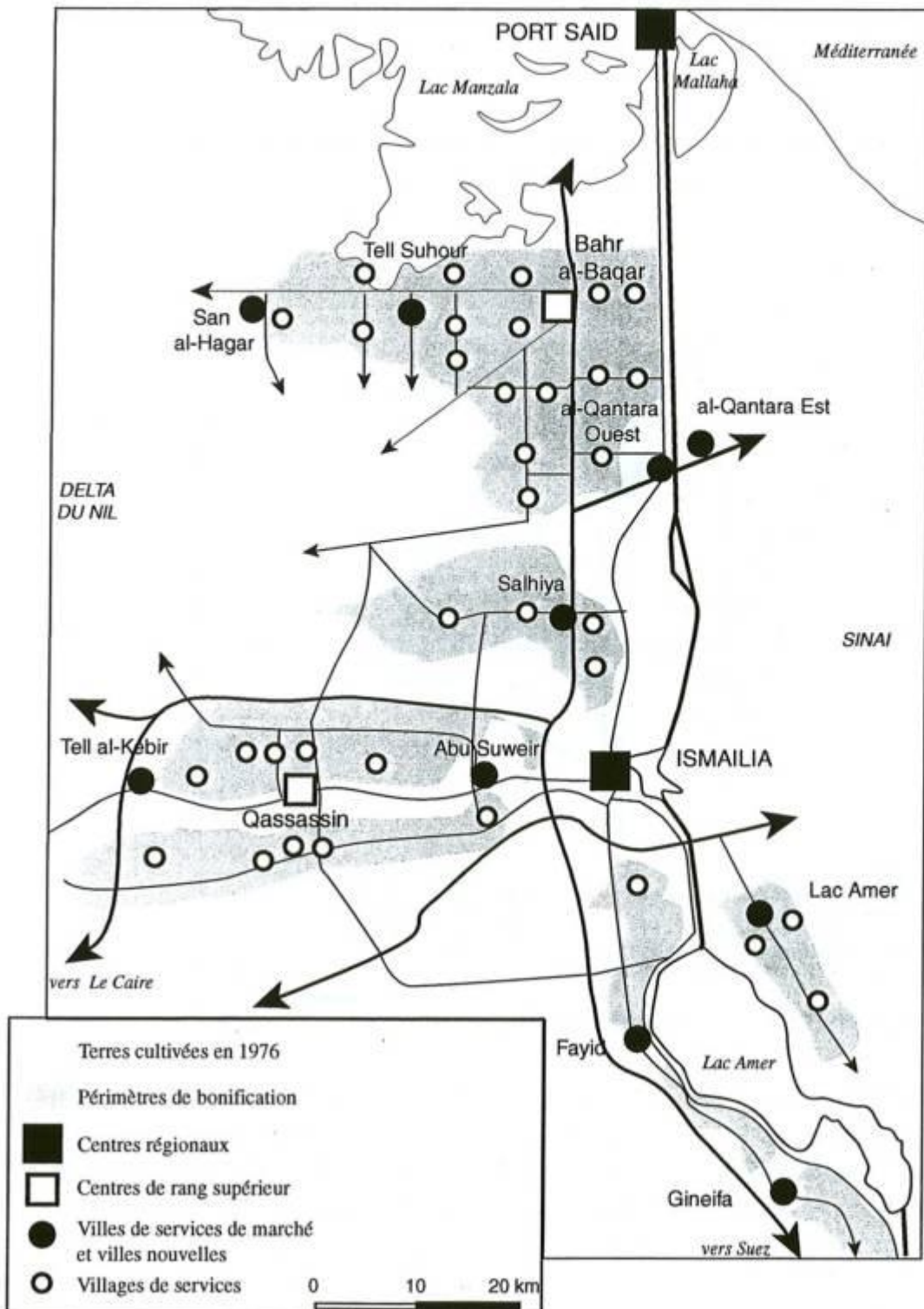
La mise en place d'un réseau hiérarchisé autour d'Ismaïlia est pensée de la sorte : partout où c'est possible, les villes existantes doivent être étendues spatialement de manière à accueillir un plus grand nombre d'habitants - leur croissance démographique s'accompagnera de la fourniture de services d'un niveau supérieur - ; parallèlement, de nouvelles villes et des villages de services installés sur les futures terres bonifiées devront fournir tous les services nécessaires à la population rurale. Quatre rangs hiérarchiques sont définis : les villages à la base de la pyramide; puis les petites villes de services (*market service*); complétées par quatre villes nouvelles situées dans les terres à bonifier (dont Salhiya, la seule qui soit également intégrée à la politique des villes nouvelles définie au niveau national); puis encore les centres intermédiaires, à savoir Qassassin, ville existante et située sur la route du delta, ainsi que Bahr al-Baqar, où seules quelques fermes étaient groupées en 1976 et qui se voit accorder le rôle de principal agent de l'intégration de la zone du nord-est entre canal et Delta<sup>82</sup>; et au sommet de la hiérarchie, le centre régional d'Ismaïlia. Le resserrement des mailles du réseau urbain constitue, dans le projet, le moyen d'intégrer plus étroitement des espaces isolés à un ensemble structuré qui s'étend depuis le delta du Nil jusqu'au canal de Suez.

Dans le cas du gouvernorat d'Ismaïlia, un réseau de villages existe déjà. Le schéma directeur de 1976 intervient sur les mécanismes d'interaction entre eux et leur centre régional lorsqu'il envisage de hiérarchiser l'ensemble dans le but d'élargir l'assise rurale du gouvernorat et de contrôler cet arrière-pays par un maillage plus serré et organisé. L'objectif est de rééquilibrer la répartition de la population non seulement dans le gouvernorat - en la détournant des rives du canal d'Ismaïlia -, mais aussi dans toute la région du canal, en mettant en valeur une zone peu attractive, entre marécages et désert, qui fait aussi l'objet de projets de bonification.

<sup>82</sup> Bahr al-Baqar fait désormais partie du gouvernorat de Port Saïd.



Fig. 35 : Le réseau urbain hiérarchisé d'Ismaïlia, tel que planifié en 1976.



### 3. Une armature plaquée sur un espace vierge : le cas de la sous-région de Port Saïd

Le schéma d'aménagement régional du gouvernorat de Port Saïd, établi en 1992, insiste quant à lui sur la déconcentration de l'agglomération au profit d'un réseau de centres hiérarchisés situés de part et d'autre du canal maritime (cf. Fig. 36). Cette option, qui n'apparaît dans aucun autre document d'aménagement (ni dans le plan régional, ni dans les projets du ministère de la Planification), propose cependant une organisation très structurée de centres hiérarchisés selon trois niveaux de services, aux fins d'investir les nouvelles terres dont dispose le gouvernorat depuis l'élargissement de ses frontières administratives.

Figure 36 : Le projet d'ancrage de Port Saïd dans un arrière-pays rural et de mise en place d'un réseau urbain hiérarchisé.



Deux villes intermédiaires sont prévues pour 20 à 25 000 habitants (Tina à l'est du canal et Bahr al-Baqar à l'ouest), complétées par six localités dites « villages principaux » (de 5 000 habitants environ), par 15 autres localités de rang inférieur (« villages secondaires » de 2 à 3 000 habitants) et par 50 villages de 1 500 habitants. L'intérêt de cet emboîtement hiérarchisé de localités serait, selon ses promoteurs, de



réduire « l'éloignement moyen » du centre régional (Port Saïd) et d'harmoniser la répartition de la population à l'intérieur des limites du gouvernorat.

Le projet de réseau urbain proposé par le schéma directeur du gouvernorat de Port Saïd n'est cependant que l'application d'un modèle purement théorique, plaqué sur un terrain quasiment vierge. Il repose sur la création de villages au sein d'un périmètre irrigué, permettant de concilier la dispersion des hommes près de leurs champs et leur regroupement autour de centres qui proposent des services plus ou moins complets selon le rang hiérarchique qu'ils se sont vus attribuer. Cette disposition prend en compte le facteur de la distance et les économies d'échelle en fonction desquels s'organisera la répartition des biens et services dans des centres plus ou moins importants selon le niveau de rareté du service ou du bien proposé. Il en ressort l'image d'un réseau urbain régulier, constitué de centres géométriquement positionnés et hiérarchisés, qui dérive en partie du schéma théorique de la structure hiérarchique des lieux centraux, établi par le géographe allemand W. Christaller en 1933, modèle qui s'est rapidement répandu chez les Anglo-Saxons spécialistes du *regional planning* (ce qui expliquerait qu'on la retrouve ici, dans un plan régional assisté par des experts anglo-saxons).

Image idéale du fonctionnement optimal d'une construction régionale, cette organisation hiérarchisée devient un modèle à réaliser à partir d'un espace peu structuré. La distance avec le schéma théorique des polygones de Christaller tient au fait que l'hypothèse de départ est biaisée, puisque l'espace en question, bien qu'il soit encore peu différencié, n'est pas homogène, ni peuplé ou desservi de façon uniforme. La disposition des centres est néanmoins planifiée avec une certaine régularité autour des infrastructures de transport et d'irrigation, elles-mêmes dessinées en tenant compte au minimum des contraintes de l'espace.

#### **4. Un modèle structuraliste « classique » qui témoigne d'une volonté de contrôle du territoire**

Il est courant que les Etats interviennent lorsque les liens entre centres ne permettent pas l'épanouissement d'un réseau aussi dense que ceux souvent cités en modèle dans l'aire centrale européenne, de la région de Londres à l'Italie du Nord en passant par la Ruhr<sup>83</sup>. Dans l'idée d'optimiser les échanges en corrigeant leur réseau urbain, certains de ces Etats ont parfois décidé de mettre en place une politique privilégiant un niveau d'échelle particulier. Ce fut le cas en France avec la politique des métropoles d'équilibre.

---

<sup>83</sup> CLAVAL P. (1993): *Initiation à la géographie régionale*, Nathan, pp. 109-110.

En Egypte, de nombreuses études s'attachent à décrire le réseau urbain national et le rôle des différentes catégories de villes dans ce réseau<sup>84</sup>, dans le but de rechercher des solutions pour contribuer au rééquilibrage de l'armature urbaine du pays. L'intervention volontariste sur le réseau urbain égyptien s'est ainsi manifestée autour de la capitale, avec la planification d'un ensemble de villes satellites, de villes nouvelles et de *new settlements*. En outre, dans une logique de colonisation de nouvelles terres agricoles sur les marges du delta du Nil, la structuration de l'espace a été planifiée d'en haut, en imposant une hiérarchie des villages destinée à permettre l'accès de toute la population aux infrastructures sociales<sup>85</sup>.

La conception d'un réseau urbain pousse les planificateurs à manifester un intérêt autre que de pure forme pour les échanges urbains, les mécanismes d'interaction entre localités, et à prendre implicitement en considération leurs aires d'influence. En cela, l'intérêt des aménageurs, plus traditionnellement portés sur les infrastructures, est élargi. Néanmoins, l'organisation d'un réseau urbain se résume finalement à la constitution d'un schéma structuraliste qui, comme le remarquent par ailleurs G. Benko et A. Lipietz<sup>86</sup>, fait fi des effets d'agglomération et de l'atmosphère propre à chacune des agglomération.

Ainsi, comme le projet planifié dans la région du canal n'est pas suivi de l'allocation ciblée des équipements et services nécessaires, la mise en œuvre tend à délaissier l'organisation des relations intra-régionales et redonne toute sa primauté aux infrastructures : seules quelques villes nouvelles et villages ont été réalisés à proximité d'infrastructures (route Ismaïlia-Le Caire, canal de la Paix), sans souci global d'aménagement d'un réseau urbain complet y compris à l'échelle du gouvernorat. Le projet d'aménagement se limite donc à une déclaration d'intention destinée à accompagner la colonisation d'espaces sur lesquels la légitimité du pouvoir central doit s'imposer.

Du bilan des réalisations ressort néanmoins la mise en chantier de trois villes nouvelles : Dix de Ramadan, Salhiyya et, plus récemment, al-Qantara al-Gedida à l'est du canal de Suez, chacune associée à une zone industrielle. Ces villes nouvelles, dotées pour les deux dernières d'une spécialisation fonctionnelle dans l'agroalimentaire, composent en partie le niveau intermédiaire de la hiérarchie, sans pour autant bénéficier du statut de chefs-lieux administratifs. Or, la constitution d'un réseau urbain dépend aussi de la réalisation de villes de rang inférieur et de villages, mais celle-ci est plus difficile à évaluer car certains villages n'étaient pas mentionnés dans les statistiques au dernier

<sup>84</sup> RABIE M. (1991) : *op. cit.*, ABDEL MAKSOUUD F. *The role of middle size towns in the urban development of Egypt*, MSC Thesis, Faculty of Engineering, Cairo University. SOLIMAN A.M. (1990) : « Intermediate cities in Egypt : their role in urban development », communication au Colloque « Stratégies nationales et inter-régionales de développement urbain dans le monde arabe », 15-18 Décembre 1990, ORSTOM/CEDEJ, Le Caire, 25p.

<sup>85</sup> Les villages-centres regroupent les infrastructures sociales (écoles secondaires, hôpitaux, sièges des administrations, commissariats de police et recette postale) et desservent chacun un ensemble de cinq à douze villages satellites, lesquels ne disposent que d'un petit centre médical, d'une mosquée et d'une école primaire. cf. FANCHETTE S. (1997), *op. cit.*, p. 125.

<sup>86</sup> Critique de la théorie des lieux centraux dans « Le nouveau débat régional » de Benko et Lipietz, in *Les régions qui gagnent*.



recensement ou appartenait à une commune au sein de laquelle ils ne pouvaient être isolés. D'autre part, comme ces villages sont liés à la mise en valeur de terres agricoles, laquelle est rendue possible par la construction du canal de la Paix, nous n'en sommes qu'aux prémices de cette mise en valeur et les années à venir devraient connaître l'accélération du processus de colonisation de ces nouvelles terres et, parallèlement, l'accroissement de la population de villages, qu'ils se développent sur des noyaux existants ou non (à l'est du canal).

Si les villes qui servent de support aux nœuds des réseaux d'échanges prennent toujours plus d'importance et accroissent leur aire d'influence, la simplicité du réseau existant dans la zone du canal n'a pas permis l'organisation d'un réseau hiérarchisé très complexe. Au-delà des trois pôles du canal, dont les deux villes portuaires sont articulées aux réseaux mondiaux, seule la ville de Qantara, bénéficiant de sa position de carrefour sur l'ancienne route de Palestine, a véritablement émergé comme centre intermédiaire.

Ces projets d'infrastructures de transport, de mise en valeur agricole et de structuration de réseaux urbains ne sont cependant pas considérés par les responsables comme des outils suffisants pour amorcer le développement régional. Ils sont complétés par une politique de création d'emplois autour des pôles que constituent les villes de Port Saïd, Suez et Ismaïlia, lesquels sont présentés, dans les documents de planification et les discours politiques, comme des pôles de croissance - mais une croissance essentiellement fondée sur une intégration à l'économie mondiale.

#### **IV. ZONES FRANCHES ET NOUVEAUX PORTS : LES AGENTS D'UNE INTEGRATION A L'ECONOMIE MONDIALE ET UN PARI POUR LE DEVELOPPEMENT**

« La présence dans la région d'une route commerciale internationale majeure fournit un potentiel pour l'expansion des fonctions internationales »<sup>87</sup>. Le transit maritime international lié au canal de Suez peut et doit être le moteur du développement régional. Tel est le postulat qui figure dans tous les schémas d'aménagement et qui sous-tend toute la stratégie d'un développement conçu comme reposant sur une intégration à l'économie mondiale.

Le gouvernement égyptien mise sur la rente de position des villes du canal de Suez, situées sur une voie d'eau internationale, pour postuler de leur capacité d'attraction des investissements étrangers. Confiants dans la capacité supposée des grandes infrastructures de transports à engendrer un processus de développement, les aménageurs font du canal de Suez l'axe structurant de la région et lui associent un outil classique pour attirer les investissements étrangers : la zone franche industrielle et commerciale. D'après le plan régional de 1976, la mise en place de ces zones « encouragera le développement des activités de transit et d'entrepôt, ainsi que la

---

<sup>87</sup> *Regional Plan for Suez Canal Zone* (1976), p. 67.

production industrielle combinant les capitaux et matériaux étrangers avec la main-d'œuvre égyptienne » (RPSCZ, 1976, p. 67). Parallèlement, le concept de pôles de croissance est mis au service de la politique nationale de redistribution de la population hors de la vallée du Nil : les villes du canal, transformées en pôles de croissance s'appuyant sur les activités portuaires et économiques liées aux échanges internationaux, auront les moyens d'absorber une partie de la croissance démographique et soutiendront le développement régional.

Après avoir recadré l'objectif de l'intégration à l'économie mondiale, nous précisons la nature des projets envisagés dans la zone du canal, puis interrogerons la capacité de ces zones à induire un développement capable de diffuser sur l'espace régional. La zone franche constitue-t-elle un espace « hors douane », déconnecté de l'économie locale et confinant à l'enclave ou peut-elle être considérée comme un relais entre acteurs internationaux et locaux, capable d'impulser un développement régional ? Et, par ce biais, les objectifs qui lui sont assignés sont-ils susceptibles d'être semblables à ceux qui étaient envisagés pour les pôles de développement ?

#### **A. L'intégration à l'économie mondiale et son outil : la zone franche**

Le choix d'un développement via l'intégration à l'économie mondiale ne se porte pas sur les villes du canal de Suez par hasard. Fondées pour servir les échanges internationaux, lors du creusement du canal, Ismaïlia, Port Saïd et Suez ont longtemps vécu de ces échanges. Si, depuis la nationalisation du canal en 1956, leurs fonctions internationales sont très limitées, leur souvenir n'a cessé d'exciter l'imagination des aménageurs et des politiques.

##### ***1. L'intégration à l'économie mondiale, un objectif présent dès la reconstruction, encouragé par les organisations macro-régionales***

Toute la politique d'aménagement de la zone du canal est orientée, dès 1976, vers des objectifs concordant avec la politique économique de libéralisation engagée par le Président Sadate. Les deux rives du canal devaient être transformées en une vaste zone franche organisée autour des trois grandes villes du canal, en vue d'apparaître comme la future vitrine de l'Égypte moderne. La spécialisation des villes dans le transit et le tourisme devait servir à l'organisation d'une région ouverte au libre passage des capitaux, des marchandises et des hommes. Cette région qui fonctionnerait en dehors des lois régissant le secteur public devait, tout en étant relativement dissociée du reste de l'économie, devenir l'un de ses pôles majeurs<sup>88</sup>. L'octroi du statut de ville franche à Port Saïd<sup>89</sup> le 1er janvier 1976 symbolisait l'engagement du gouvernement dans cette politique d'ouverture du Nord-Est de l'Égypte.

<sup>88</sup> HUSSEIN M. (1975) : *L'Égypte, Lutte de classes et libération nationale*, Maspero, t. II, p.135.

<sup>89</sup> La ville de Port Saïd est régie par la loi n° 12/1977 qui la soumet à un droit de douane inférieur à celui du reste du territoire égyptien. La ville franche est cernée de frontières.



Dès cette période de reconstruction des années 1970, alors que les aides occidentales affluent sur la zone du canal, l'intégration à l'économie mondiale est présentée comme garante du développement. Cette orientation est confirmée vingt ans plus tard, alors que l'*infitah* a été mise en œuvre avec l'appui et les encouragements des grandes institutions financières internationales<sup>90</sup>. D'après les programmes d'aménagement, la mondialisation croissante de l'économie est l'occasion à saisir pour relancer l'économie locale par son intégration aux échanges internationaux. Les grands complexes industrialo-portuaires en construction à chaque débouché du canal constituent plus qu'un outil économique régional, mais un moyen permettant « au système économique égyptien d'améliorer les normes de l'économie égyptienne pour lui permettre de traiter avec le système international »<sup>91</sup>. C'est donc un enjeu national qui est discuté au sein de plusieurs organisations internationales : les partenariats de l'Égypte avec les États-Unis et l'Union Européenne<sup>92</sup>, l'accord de libre-échange au sein du COMESA<sup>93</sup> et l'accord de coopération régionale des pays du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord. Au sein de ce dernier, on insiste sur la nécessité de promouvoir l'intégration de la région dans les marchés internationaux, et cette étape apparaît comme le prélude à une intégration à l'économie mondiale. Les zones franches, principal outil d'aménagement et de développement économique, ont pour objectif « de permettre aux grandes firmes de la région de coopérer et de construire de nouveaux ponts vers les marchés internationaux »<sup>94</sup>. En tant que zones stratégiques d'attraction des investissements, elles doivent permettre l'accroissement du commerce entre les pays membres en leur fournissant un accès direct au marché proche-oriental, évitant les obstacles que la législation de chaque pays oppose aux activités d'échanges internationaux. La zone franche d'exportation, outil privilégié de l'intégration à l'économie mondiale, exprime ainsi les tentatives d'adaptation des États à l'accroissement des échanges et à « l'impératif » d'ouverture des économies nationales.

## 2. La zone franche : un modèle attractif et néanmoins usé

Supposées à la fois stimuler l'économie nationale et encourager le développement régional, ces zones connaissent un succès croissant qui a porté leur contribution au commerce mondial de 10% en 1981 à 20% en 1990<sup>95</sup>. Les zones franches reposent sur le principe de la dérogation. Dans cet espace clos et surveillé, la législation nationale est assouplie et les incitations à l'implantation de firmes étrangères, nombreuses : exemption de droits de douane, d'impôts et de taxes pour une période déterminée, liberté de rapatrier

<sup>90</sup> cf. *infra* : IIème Partie, Chapitre 4.

<sup>91</sup> Arab Republic of Egypt (n. d.) : Opportunities for investment, East Port Said area, n.p.

<sup>92</sup> The Middle East and North Africa Summit (1994) : *Egypt's perspective : Regional economic development and cooperation*, p. 3

<sup>93</sup> Créée en 1994, cette organisation regroupe vingt pays du Sud et de l'Est de l'Afrique qui se sont engagés à établir une Union douanière en 2004, puis une Union monétaire en 2005.

<sup>94</sup> The Middle East and North Africa Summit : *Egypt's perspective : Regional economic development and cooperation*, , p.133.

<sup>95</sup> BRUNEL S. (1995) : *Le Sud dans la nouvelle économie mondiale*, PUF, 406 p.

le capital, les bénéfices et salaires étrangers ; parfois même, facilités d'emprunts à taux réduit, voire dérogations à la législation du travail. Les entreprises qui s'y implantent profitent par ailleurs d'un coût du travail très avantageux compte tenu des différentiels de salaires. En proposant de tels privilèges aux entreprises étrangères - privilèges qui, selon R. Brunet, confinent à l'extraterritorialité<sup>96</sup> -, le pays d'accueil espère retirer un certain nombre d'avantages de leur implantation : le développement des exportations, la création d'emplois, un apport en devises et, surtout, des effets de diffusion sur le tissu industriel local ainsi qu'un transfert de technologie. Les objectifs varient selon la stratégie de chaque Etat.

L'Egypte escomptait ainsi, outre la création d'emplois, la dissémination de technologies et techniques administratives, l'accroissement des exportations en vue de rééquilibrer sa balance commerciale, l'accroissement du flux des investissements étrangers, l'augmentation des sources locales de revenus, ainsi que l'expansion des infrastructures nationales<sup>97</sup>. La zone franche est donc considérée en Egypte comme un véritable outil d'aménagement du territoire et de développement aux échelles locale comme nationale. Entre 1973 et 1993, six zones franches sont implantées à proximité des ports et de l'aéroport du Caire : à Alexandrie et au Caire (Nasr City) en 1973, à Port Saïd et Suez en 1975, à Ismaïlia en 1975 et à Damiette et Adabiya (prolongement de celle de Suez) en 1993.

Des premières zones franches commerciales implantées dans les hauts lieux du transit international<sup>98</sup> aux succès des zones franches industrielles nées en Asie dans les années 1950, cet outil des politiques économiques et des planifications territoriales a acquis une valeur de modèle.

Les quatre « dragons » (Hong-Kong, Singapour, Corée du Sud et Taiwan) « ont donné aux zones franches industrielles leurs lettres de noblesse en démontrant qu'il était possible de les faire évoluer vers des activités à technologie très avancée, incluant toujours plus de valeur ajoutée »<sup>99</sup>. Ces pays, qui délocalisent à leur tour leurs ateliers dans les zones franches des pays voisins et contrôlent des flux industriels et commerciaux à travers leurs réseaux de sous-traitance, ont parallèlement « démontré l'avantage des stratégies d'industrialisation par promotion des exportations sur les stratégies par

<sup>96</sup> BRUNET R., MILELLI C. (1986) : *Atlas mondial des zones franches et des paradis fiscaux*, Fayard/Reclus, p. 4.

<sup>97</sup> USAID, RSH International (1982) : « Background of free zone development », in « Technology transfer and feasibility studies, Egyptian public free zones », Capital requirement and technical assistance, March, p.8

<sup>98</sup> Celle de Colon, en zone portuaire sur le canal de Panama, date de 1934. Elle est devenue la plus grande zone franche du monde occidental (la deuxième du monde après Hong-Kong), grâce à ses activités de transbordement et d'éclatement des marchandises. C'est aussi le premier point de pénétration des marchandises japonaises en Amérique Latine. En zone aéroportuaire, la zone franche de Shannon, créée en 1959 en Irlande, a rapidement évolué vers des activités commerciales et industrielles.

<sup>99</sup> BURGAUD J.-M. (1993): « Les zones franches industrielles dans le monde », *Problèmes Economiques*, n°2.355, 22/12, pp. 16-22



substitution d'importation »<sup>100</sup>, confortant ainsi les planificateurs dans l'idée de la nécessaire intégration aux échanges internationaux.

Leur succès fit de l'implantation de zones franches industrielles d'exportation un modèle d'industrialisation accéléré qui s'est diffusé à partir des années 1960 dans les pays en voie de développement. Il satisfaisait à la fois les entreprises des pays industrialisés, qui voient dans la division internationale du travail et la délocalisation de leurs ateliers vers ces zones un moyen de réduire leurs coûts de production, et les pays du Sud, pour lesquels se doter d'une industrie, fut-elle textile ou le simple fait d'ateliers de sous-traitance, est encore considéré comme le symbole du développement. Or, « faire de ces pays ou villes-Etats des modèles transposables à d'autres contextes revenait probablement à oublier l'environnement très porteur dont ils avaient bénéficié, et à surestimer le rôle des zones franches elles-mêmes dans le processus d'industrialisation observé »<sup>101</sup>. En effet, le modèle de Singapour nous enseigne que les modalités de mise en œuvre des zones franches comptent davantage pour la réussite que le modèle en soi<sup>102</sup>. Ne négligeant aucun champ (économique, juridique, politique, social et urbain), l'Etat de Singapour a misé sur la qualité de sa main-d'œuvre, accordant à la formation la priorité des plans économiques. La diversification industrielle, assurant des débouchés variés à ses entreprises, a permis à cette ville-Etat de devenir une place financière internationale et d'offrir des services sophistiqués.

Une seconde génération de zones franches apparaît en 1975-1980. Elle correspond au redéploiement industriel des vieilles régions dans le contexte des dérégulations croissantes engendrées par l'adhésion des Etats au libéralisme. Dans un contexte où l'ouverture des économies est un nouveau dogme, la création de zones franches, instruments privilégiés de l'intégration à l'économie mondiale, dispose du soutien des organisations internationales, dont le F.M.I.<sup>103</sup>.

Les trois zones franches installées dans les villes du canal et le statut de ville franche accordé à Port Saïd en 1975 ont montré que cet outil classique d'aménagement économique n'était pas forcément à la hauteur des espoirs placés en lui<sup>104</sup>. Malgré cela, le mythe de la zone franche fascine toujours les décideurs et les aménageurs égyptiens des années 1990, lesquels ont choisi d'initier, à partir d'un complexe industriel et portuaire du type zone franche, des pôles de croissance autour desquels devrait s'articuler le

<sup>100</sup> *idem*.

<sup>101</sup> BARBIER J.-P., VERON J.-B. (1991) : *Les zones franches industrielles d'exportation*, Karthala, p.7.

<sup>102</sup> LEFEBVRE S. (1995) : "Singapour : une ville-Etat et son système-monde", Communication au Symposium international sur la gestion urbaine dans les villes en développement : « *De la métropole au micro-territoire : gérer la complexité, gérer la diversité* », Groupe interuniversitaire de Montréal, Villes et Développement, Montréal, 13-15 juin, p. 25.

<sup>103</sup> Organisme avec lequel l'Egypte a négocié un programme de réformes économiques à partir de 1991. Suite à son engagement lors de la guerre du Golfe, l'Egypte a conclu un programme de stabilisation de son économie et d'ajustement structurel financé par 372 millions de \$ d'ouverture de crédits et 300 millions de \$ sous forme de prêt.

<sup>104</sup> La zone franche d'Ismaïlia n'accueillait que 4 entreprises en 1995 et celles de Port Saïd et de Suez, hésitant entre les objectifs commerciaux de redistribution et la production, peinent à évoluer « vers le haut ». Pour l'étude du cas de la zone franche de Port Saïd, cf. *infra* : IIème Partie, Chapitre 7.

développement régional. A propos de Port Saïd Est, l'un des « méga-projets » industrialoportuaire du gouvernement, le pouvoir central légitime encore, en 2001, le recours au modèle de la zone franche, même après avoir établi le constat d'échec de la zone franche implantée en 1976 : « Un projet qui aurait pu changer le cours de la vie à Port Saïd est désormais bien engagé après un retard de 20 ans. La zone franche établie à Port Saïd en 1976 aurait pu être le Hong-Kong du Proche-Orient, si seulement le projet de Port Saïd Est (à l'est de la dérivation du canal de Suez) avait vu le jour à cette époque »<sup>105</sup>. Si la zone franche n'a pas marché, c'est que le projet n'était pas bon, que les infrastructures de transport n'étaient pas adaptées. Une telle manière d'expliquer l'échec évite de s'interroger sur le bien fondé du modèle lui-même.

Il est légitime de s'interroger sur la persistance et le renouvellement d'un modèle qui a fait l'objet de nombreuses critiques et a montré, aussi bien en Egypte que dans de nombreux pays du Tiers-Monde, son inefficacité. Peu d'auteurs se sont pourtant intéressés à ce paradoxe. La littérature sur les zones franches présente deux points de vue : celui de leur impact sur le développement et celui de leur attractivité pour les firmes multinationales. Si le bilan est globalement négatif, le modèle de la zone franche n'en est pas moins présenté, aussi bien dans le discours politique que dans celui des aménageurs, comme une panacée. Il est adopté partout - y compris dans les pays industrialisés (notamment, récemment, dans leurs quartiers en difficultés). Pour les pays en voie de développement, les zones franches traduisent l'adhésion à un modèle de développement fondé sur la promotion des exportations; pour les gouvernements récemment convertis au libéralisme, elles représentent le moyen d'orienter la localisation d'industries privées, même si leur attractivité n'est pas un fait acquis.

## **B. De grands projets adaptés à la tendance générale d'évolution des zones franches**

Dans l'optique d'ouverture économique et sur fond de paix au Proche-Orient, le développement global de la région du canal de Suez s'articule autour de trois projets « nationaux », dont l'ambition dépasse encore celle qui fut à l'origine des premières zones franches établies en 1976 (cf. *supra* : Fig. 30 et 31). A Port Saïd, un port à conteneurs qualifié de port « pivot », associé à un centre de commerce international, est mis en place à l'Est de la dérivation du canal de Suez. Son objectif à long terme est la transformation de la région en un centre de redistribution international. A Ismaïlia, une zone d'activités consacrée exclusivement aux nouvelles technologies de l'information est projetée. Enfin, le nord du golfe de Suez fait l'objet d'un autre aménagement de grande ampleur, avec une zone franche industrielle et un nouveau port spécialisé dans les pétroliers et cargos<sup>106</sup>.

<sup>105</sup> Government of Egypt, State Information Service (2001) : East Port Saïd Mega Project, *source internet*.

<sup>106</sup> Arab Republic of Egypt (n. d.) : *Opportunities for investment, North West Gulf of Suez Special Economic Zone*, n.p.



Le vocable employé exprime la référence à des modèles qui ont fait leur preuves<sup>107</sup> : la Vallée de la technologie est surnommée « Silicon Valley »; le nouveau port de Port Saïd, plus tourné vers l'Europe, est appelé le futur « Rotterdam de l'Orient »<sup>108</sup>; et la zone franche du Nord du Golfe de Suez devient une « Zone économique spéciale » dont le nom évoque les zones franches industrielles asiatiques, notamment la plus fameuse, celle de Shenzhen<sup>109</sup>, située au nord de Hong-Kong - cette référence s'explique par l'espoir que le retour de Hong-Kong à la Chine, en juillet 1997, parce qu'il était susceptible de provoquer la délocalisation des entreprises installées dans la colonie britannique, donne une chance aux ports du canal de Suez.

Les complexes industrialo-portuaires prévus aux débouchés du canal visent à placer la région sur la voie d'un développement empruntant au modèle des « dragons » asiatiques. Les deux zones industrielles géantes associées chacune aux nouveaux ports de Suez et de Port Saïd, ainsi que la Vallée de la Technologie auront un statut proche de celui de zone franche<sup>110</sup>.

Le projet « Charq al-Tafreya » ou « Port Saïd Est », à l'est de la branche de dérivation du canal de Suez à Port Saïd, prévoit ainsi une zone franche industrielle et commerciale de 87,5 km<sup>2</sup>, desservie par un port spécialisé d'une capacité de 900 000 conteneurs (1,7 millions à terme) qui devrait être opérationnel d'ici 2002. L'accès à ce nouveau complexe se fera par un tunnel sous le canal de Suez, construit à 20 km au sud de Port Saïd. La création de 200 000 emplois est attendue. Au Nord-Ouest du golfe de Suez, la construction à Ain Sukhna, à 150 km du Caire, du plus grand port d'Égypte, sur 50 km<sup>2</sup>, spécialisé dans les vraquiers et associé à un terminal à conteneurs, permettra à l'immense zone franche attenante (244 km<sup>2</sup>) de bénéficier des échanges avec l'Extrême-Orient.

<sup>107</sup> Le discours des aménageurs et le transfert de modèles est traité plus bas. cf. *infra* : IIIème Partie, Chapitre 8.

<sup>108</sup> « The center of the World », *Cairo Times*, 18-31 march 1999, p.15.

<sup>109</sup> Cette zone d'activités spéciale est la plus active des zones franches chinoises et représente un tiers du Grand Hong-Kong (1 200 ha de ZI, 320 km<sup>2</sup>). 3 500 accords ont été signés depuis son ouverture en 1980, dans les domaines de la construction, des infrastructures et de l'industrie (dominée par l'électronique). La fabrication concerne surtout le montage et la sous-traitance et si aucun transfert de technologie n'y était encore perceptible en 1986, les salaires y étaient déjà deux fois supérieurs à ceux versés en Chine. Cf. BRUNET R. (1986), *op. cit.*, p. 64.

<sup>110</sup> La définition de ce statut, en discussion depuis 1999, n'a abouti qu'en juin 2002, lors de l'approbation par le Conseil consultatif du Parlement de la loi sur les Zones économiques spéciales. Cette loi vise à créer un cadre juridique et économique indépendant pour ces zones, dans lesquelles les démarches administratives se feront désormais dans un seul organisme (« guichet unique »). Les investisseurs y bénéficieront d'exemptions douanières et sur la valeur ajoutée. Le taux de fiscalité sera réduit à 10 %, mais exclusivement pour les entreprises qui exportent la majorité de leur production. Les produits destinés à la consommation locale ne devront acquiescer de taxes douanières que sur les matières importées. De plus, le droit de licenciement sera garanti aux investisseurs installés dans les zones économiques spéciales. *al-Ahram Hebdo*, 5/06/2002.

### 1. La justification des projets par la prospective

La prospective, pièce maîtresse de la planification, vient justifier les projets industrialo-portuaires aux débouchés du canal de Suez. Elle argue de la position du canal, qualifiée de centrale sur les routes maritimes et charnière par rapport au Proche-Orient, en ce que celle-ci devrait, d'après des pronostics stratégiques, permettre de « récupérer le trafic de Hong-Kong »<sup>111</sup>. Par ailleurs, les experts s'attendent à l'accroissement des échanges commerciaux entre l'Égypte et les pays du Sud-Est asiatique et notamment le Japon, la Malaisie et l'Indonésie, et de la conclusion de partenariats concernant le transfert d'entreprises d'assemblage, de stockage, d'emballage et d'emballage de ces pays vers la zone du canal de Suez<sup>112</sup>. Les prévisions sont établies essentiellement en prolongeant les tendances observées au moment où elles sont établies. Il apparaît toutefois, comme c'est souvent le cas, que cette prospective est plus stratégique que cognitive (BAILLY A. et al., 1995, p.180).

Les experts se basent aussi sur la remarquable croissance du commerce international par voie maritime<sup>113</sup> et la révolution du transport par conteneurs pour légitimer le nouveau port cargo à Ain Sukhna (Suez) et le terminal à conteneurs à l'Est de Port Saïd. Ces évolutions sont à l'origine du développement d'un système de transport multimodal par conteneurs, qui s'organise de plus en plus autour du système de *feeder*<sup>114</sup> que l'on peut décrire ainsi : les navires-mères, groupant 5 à 6 000 E.V.P.<sup>115</sup> sur les lignes maritimes autour-du-monde, accostent dans un nombre limité de grands ports et redistribuent leurs conteneurs entre des navires de plus petite taille, qui les répartissent dans les ports de la région. L'espace maritime se structure ainsi autour de quelques ports centraux, les *hubs*, alimentés et desservis par des réseaux locaux de ports de plus petite taille. Face à ces transformations, le port de Port Saïd est concurrencé de deux façons :

- par le succès du transport multimodal de conteneurs, qui incite au renforcement des routes partant des hinterlands portuaires. Ce succès pourrait menacer la route traditionnelle du canal de Suez; en effet, le gouvernement fait régulièrement état d'un projet israélien de renforcement des liaisons terrestres entre le port israélien (sur la Méditerranée) de Haïfa et les pays arabes orientaux, de la Jordanie au golfe Persique<sup>116</sup>.

<sup>111</sup> Arab Republic of Egypt (n. d.) : Opportunities for investment, East Port Saïd area, n.p.

<sup>112</sup> Cf. « Egypt : an important investment center in the coming stage », *Middle East News*, September 1, 1998, p.2

<sup>113</sup> En 1997, le commerce international maritime a enregistré une hausse pour la douzième année consécutive et a atteint un nouveau record de 4,95 milliards de tonnes. *Review of maritime transport* (1998).

<sup>114</sup> De l'anglais *to feed* : alimenter. Sur la mutation des transports maritimes et son impact sur la région du canal de Suez, cf. *infra* : IIème Partie, Chapitre 4, I.

<sup>115</sup> Equivalent Vingt Pieds (E.V.P.) : cette base de mesure rapporte à 20 pieds de longueur l'unité de conteneur (dont les uns sont effectivement de 20 pieds, mais d'autres de 40 pieds).

<sup>116</sup> La crainte égyptienne d'une condamnation du canal de Suez par la mise en place de voies maritimes ou terrestres alternatives à travers le territoire israélien se manifeste régulièrement.



- par le développement de grands ports tels que celui de Gioatauro, construit au sud de l'Italie avec l'ambition de devenir un *hub* pour le trafic en Méditerranée orientale et méridionale. Les ports existants de Port Saïd et de Damiette, dont le trafic dépend directement des navires acheminant les marchandises en provenance d'Asie vers le sud de l'Europe, pourraient en être sérieusement menacés.

En réaction à ces menaces, le gouvernement égyptien a choisi d'infléchir la tendance qui conduit à la marginalisation du port de Port Saïd. La construction d'un nouveau et vaste port, compétitif avec les grands ports méditerranéens, doit réactiver la rente de situation de Port Saïd sur l'une des grandes voies maritimes internationales, le canal de Suez, lui-même marginalisé. L'hinterland du nouveau port est étendu vers al-Arich et le territoire palestinien de Gaza à l'Est, grâce au nouveau réseau routier et ferré à travers le Sinaï. On peut toutefois s'interroger sur les effets de la multiplication des infrastructures portuaires dans la région, alors que Gaza se dote d'un nouveau port<sup>117</sup> et que, d'après certains professionnels, le trafic en Méditerranée orientale est encore insuffisant pour justifier autant d'installations<sup>118</sup>.

Néanmoins, ce choix annoncé scelle l'engagement du gouvernement en faveur des projets de la zone du canal de Suez. A la fin des années 1980, l'un des effets du clientélisme avait constitué un frein au développement du port de Port Saïd au profit de la construction d'un nouveau port à Damiette, associé à une zone franche et une ville nouvelle<sup>119</sup>, sur un site méditerranéen seulement distant de 50 km à peine de Port Saïd. En matière de grands équipements industriels et portuaires, une telle proximité impliquait de sacrifier l'un des deux ports. Le fait que le gouvernement mise aujourd'hui sur le nouveau port de Port Saïd (en envisageant de le faire bénéficier d'un plan d'investissement de 3 milliards de L.E., soit 880 millions US \$) indique qu'il souhaite désormais développer les ports de transit de façon coordonnée<sup>120</sup>, puisqu'il a choisi d'améliorer les services du port de Damiette, spécialisé également dans les conteneurs, et l'ancien port de Port Saïd dont 80 % de l'activité est réalisée dans le transit. La concentration des moyens financiers dans la zone du canal exprime aussi la volonté du gouvernement d'assigner un rôle croissant à cet espace charnière et de mieux tirer parti de l'atout que représente la position du canal de Suez.

<sup>117</sup> L'Autorité palestinienne a confié la réalisation du port de commerce de Gaza à European Gaza Development Group, consortium composé de groupes néerlandais (55 %) et français (45 %) qui participent au financement de l'opération avec la Banque Européenne d'Investissement et l'Autorité palestinienne. La construction de ce port durera 25 mois. *al-Ahram Hebdo*, 1/03/2000.

<sup>118</sup> M. Daniel Seguin, agent de la compagnie de navigation Worms à Alexandrie, nous faisait part de cette inquiétude en avril 1999, compte tenu de l'importance des deux grands ports de Malte et de Gioatauro et de la multitude des ports complémentaires existants sur le littoral oriental de la Méditerranée : Limassol (Chypre), Beyrouth (Liban), Lattaquié (Syrie), les ports turcs, grecs (Salonique, Le Pirée)...

<sup>119</sup> Sans que n'ait été entreprise une évaluation précise des effets des précédentes zones franches. Voir le dossier intitulé « Evaluate, then consider new free zones », dans *al-Ahram al-Iktisadi* du 8 août 1988.

<sup>120</sup> En effet, les spécialistes de l'industrie considèrent que le gouvernement a tacitement abandonné toute volonté de moderniser le port d'Alexandrie par lequel passent actuellement 60% des importations du pays, au profit des ports de transit. ALLEN R. : « New life for the marine sector », *Financial Times*, avril 1999, p. 19.

## 2. *La spécialisation accrue des projets industrialo-portuaires*

Les projets d'aménagement portuaire et industriel, menés tambour battant par le ministre de la Planification et suivis de près par le Président, affichent aujourd'hui une spécialisation plus marquée que celle qui caractérisait leurs prédécesseurs dans les années 1970.

Les fonctions portuaires des deux villes situées aux débouchés du canal, Suez et Port Saïd, sont renforcées et valorisées par l'établissement de gros complexes industrialo-portuaires. Dans le cas de Suez, l'industrie lourde et liée au port est privilégiée, associée à l'industrie des matériaux de construction, en rapport, pour cette dernière, avec les ressources naturelles du gouvernorat. L'industrie doit s'orienter vers l'exportation en direction des marchés asiatique et moyen-oriental. Au débouché méditerranéen du canal, Port Saïd spécialise son nouveau port dans le transport de conteneurs et sa zone franche dans les activités liées à leur transit, en établissant une plate-forme de groupage/redistribution des marchandises, associée à des industries lourdes et légères (pétrochimie, sidérurgie, automobile, électronique).

Dans ces deux projets, l'innovation majeure, outre la spécialisation relative aux fonctions portuaires, réside en l'aménagement global d'un espace vierge, sur lequel seront greffées les installations portuaires et industrielles dans un environnement soigné et proposant une offre variée de services. A Suez, vingt centres technologiques couvrant différents secteurs industriels proposeront des équipements et une formation technologiques. A Port Saïd, la zone industrielle sera cernée par une ceinture verte, des espaces touristiques seront aménagés sur la côte méditerranéenne, ainsi qu'une zone administrative regroupant les agences de navigation, les représentations de compagnies aériennes, banques, assurances... C'est, d'après les documents d'aménagement, un second pôle urbain qui se prépare à accueillir à long terme jusqu'à 600 000 habitants, bien que les ensembles de logements n'aient pas encore été planifiés avec précision.

Le troisième grand projet, celui de la « Vallée Technologique » à Ismaïlia, revêt la forme d'un parc d'activités économiques réservé aux entreprises spécialisés dans les hautes technologies. Il est destiné à devenir le support d'une « communauté urbaine distinguée, basée sur des activités économiques à haute valeur ajoutée, résultant d'une interaction entre industrie, éducation et recherche »<sup>121</sup>. Celle-ci regroupera des logements, centres de recherches, centres médicaux, université, mais aussi des espaces de loisirs (golf, galerie d'exposition... ) au cœur d'une oasis.

L'orientation vers une spécialisation est désormais capitale pour attirer l'attention des investisseurs. En effet, le succès de certaines zones franches, telles celles du Sud-Est asiatique, a entraîné leur multiplication et provoqué une surenchère d'incitations.

---

<sup>121</sup> ECCO (1999), Ministerial Comitte for Technology Valley, n.p.



Dans le même temps, on observe la « dilution des avantages des zones franches »<sup>122</sup>, d'une part parce que l'ouverture économique se généralise, et d'autre part parce que les pays industrialisés eux-mêmes attirent des investissements étrangers. Dans ce contexte très concurrentiel, marquer sa différence est essentiel et le moyen le plus intéressant pour les investisseurs, parce que c'est le plus rare, est de créer des avantages comparatifs par un choix de spécialisation. Le pays d'accueil doit disposer d'une stratégie de développement, en l'occurrence d'insertion dans le marché mondial, et penser le développement de sa zone franche en terme de parc d'assemblage, ou de parc agro-industriel, ou de parc technologique (Ismailia) ou encore de zone portuaire (Port Saïd). Dans ce cas, l'aménagement du site et les incitations envisagées doivent être à la mesure du créneau visé, ce qui rejoint une autre exigence nécessaire au succès d'une zone franche aujourd'hui : la qualité de l'aménagement, de la gestion et des services proposés, à la hauteur d'un standard international. Cet impératif, auquel prétendent les nouvelles zones franches du canal, est souvent incompatible avec une gestion publique. Aussi observe-t-on, partout dans le monde, que la gestion privée des zones franches a relancé ce modèle. C'est le cas autour du canal, où les zones franches publiques de « première génération » sont conçues et administrées d'une manière fort éloignée de ce que laisse envisager les documents d'aménagement et plaquettes présentant les projets des zones franches privées en cours de réalisation.

### **C. Des zones franches présentées comme des pôles de développement**

Afin d'appréhender l'enjeu que représentent ces zones franches, il convient de les resituer dans la stratégie d'aménagement régional. Elles y apparaissent comme des foyers industriels susceptibles d'être à l'origine de pôles de développement. Supposées engendrer une industrialisation qui se diffusera, à partir de ces pôles, dans toute la région, ces zones franches sont censées articuler développement régional et développement national.

Or, les deux outils sur lesquels il est prévu de faire reposer cette stratégie, zones franches et pôles de croissance, sont sujets à critique. Nous reviendrons donc sur les rapports entre zone franche et industrialisation, sur l'amalgame pôles de croissance / pôles de développement, et ferons le point sur les conditions nécessaires à la diffusion de l'industrialisation.

#### ***1. Les résultats décevants des zones franches dans le monde, au Moyen-Orient et, plus encore, en Egypte***

Pour quelques réussites fulgurantes dans le monde, la plupart des zones franches font état de résultats fort limités au regard des résultats attendus : leur capacité à attirer les investisseurs et à engendrer un processus d'industrialisation local est souvent limitée. Dresser un bref tableau des zones franches dans le Monde Arabe et en Afrique permet de

---

<sup>122</sup> BURGAUD J.-M. (1993), *op. cit.*

situer les zones égyptiennes et leurs faiblesses, que l'on pourra mieux comprendre en reprenant les critiques couramment opposées à cet outil économique transformé en outil d'aménagement régional.

Alors que les zones franches africaines – *i.e.* en Afrique subsaharienne - sont particulièrement peu attractives du fait de leur installation tardive (fin 1980) et d'une image peu industrielle<sup>123</sup>, celles du Maghreb (créées au Maroc dès 1962 et en Tunisie en 1970) affichent des résultats plus convaincants. Au Moyen-Orient, région de trafic intense, des entrepôts francs furent installés dès le début du siècle (1902 à Port Saïd, 1933 à Beyrouth), mais, en matière de zones franches industrielles, l'Égypte est pionnière avec celles du canal de Suez, du Caire, d'Alexandrie et de Damiette, mises en place entre 1975 et 1988<sup>124</sup>.

Les zones franches publiques liées au transit maritime du canal de Suez subissent une concurrence de la part de celles aménagées tant en Méditerranée orientale (Chypre, Turquie, Syrie pour les entrepôts, Haïfa) qu'au-delà de la mer Rouge, dans le golfe Persique (cf. Fig. 37). La zone franche de Jebel Ali, créée en 1980 dans les Emirats Arabes Unis, avec l'objectif de devenir l'une des dix plus grandes zones franches du monde, se distingue par sa qualité et son succès. Ses infrastructures (portuaires, routières, de télécommunication, les bâtiments, la proximité de l'aéroport...), l'abondance et les bas prix de l'énergie, sa gestion efficace, sa modernité et le maximum de libéralisme dont elle bénéficie, en font le « cinq-étoiles de la zone franche »<sup>125</sup>, notamment pour les investisseurs asiatiques que la zone franche de Suez cherche aussi à attirer. Les Japonais détiennent à Jebel Ali tout un quai à conteneurs dans le port attenant à la zone franche. Forte de 500 entreprises et 20 000 emplois en 1993, cette zone attire de plus en plus d'activités à forte valeur ajoutée<sup>126</sup>.

---

<sup>123</sup> Les zones franches en Afrique créent peu d'emplois : 250 000 (mais seulement 100 000 si l'on exclut Madagascar et Maurice), sur un total de 5 millions pour les 500 zones comptabilisées dans le monde. La réussite de l'île Maurice dans l'Océan Indien nuance ce constat : l'essor de la zone franche dans les années 1980 a permis à l'île de passer de la monoculture de la canne à sucre à l'industrialisation (textile). L'industrie emploie 18,5% de la main-d'œuvre locale et participe pour 70% aux recettes d'exportation. *idem*.

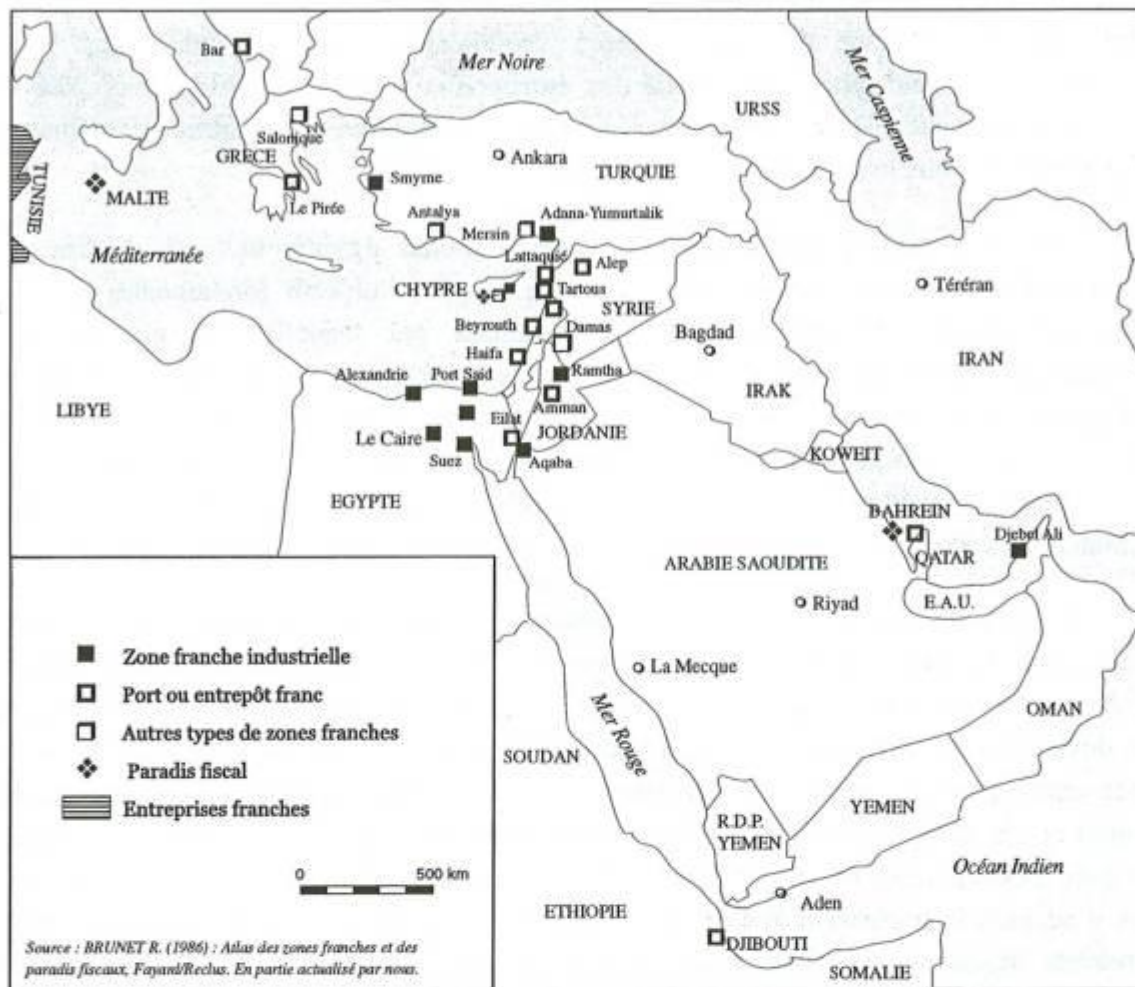
<sup>124</sup> La loi n°8/1997 régit les six zones franches publiques et accorde aussi aux entreprises privées, sous certaines conditions (exporter plus de 50% de leur production, ...), un régime de zone franche privée qui les place sous la tutelle de l'organisme des zones franches publiques : la General Administration for Investment and Free Zones (GAFI).

<sup>125</sup> BARBIER J.-P. et VERON J.-B. (1991), *op. cit.*, p. 9.

<sup>126</sup> BURGAUD J.-M., *op. cit.*, (1993).



Figure 37 : Les zones franches au Moyen-orient



Par comparaison, le succès des zones franches égyptiennes apparaît comme très limité. Cela est dû à deux facteurs :

- D'une part, elles souffrent d'un climat politique souvent jugé insuffisamment stable par les investisseurs étrangers qui hésitent encore à s'y installer, malgré les garanties offertes contre la nationalisation en cas de troubles internes. « L'insurrection doit s'arrêter à leur porte : pari éventuellement difficile à tenir... Mais les grandes firmes choisissent bien leurs partenaires » (BRUNET R., 1986, p. 5). Pour une firme, le choix de la localisation de ses unités de production s'effectue de plus en plus en fonction de la stabilité politique du lieu d'implantation<sup>127</sup>, et les vicissitudes du processus de paix au Proche-Orient n'encouragent pas les investissements lourds en des lieux qui furent une ligne de front, ce qui est le cas pour les zones franches du canal de Suez. En 1990,

<sup>127</sup> S. Lefebvre fait part de plusieurs études qui ont souligné l'avantage prioritaire que constitue la stabilité politique pour la localisation des entreprises installées à Singapour, ce facteur étant considéré par les investisseurs comme plus important que les incitations douanières ou fiscales, la localisation géographique ou encore le coût de la main-d'œuvre. LEFEBVRE S. (1995), *op. cit.*

l'Égypte était en outre encore classée parmi les pays à haut risque social et financier<sup>128</sup> et les attentats terroristes survenus à partir de 1992 ont ébranlé à plusieurs reprises la confiance déjà réservée des investisseurs étrangers potentiels. Ainsi, dans la zone franche de Port Saïd, plus de la moitié des entreprises est-elle égyptienne et 20% sont-elles de la nationalité d'un pays arabe, ceux-là mêmes qui furent les premiers à financer la reconstruction dans la région et, donc, à croire à la paix.

- D'autre part, la production des zones franches égyptiennes est destinée pour l'essentiel au marché intérieur<sup>129</sup>. Cela remet en cause l'objectif fondamental des zones franches, à savoir la promotion des exportations par laquelle doit s'enclencher le processus de développement. Plus encore, la plus grande part des produits exportés hors d'Égypte s'achemine vers les pays du monde arabe (27%). La proximité de grands marchés de consommation étant un facteur de réussite des zones franches, le gouvernement égyptien compte sur l'émergence du marché proche-oriental pour offrir un débouché à ses nouvelles zones franches.

Au-delà de ces particularités qui distinguent les zones franches égyptiennes, il convient de se pencher plus systématiquement sur le principe même de ce type de zones et de rappeler les limites qui bornent leur efficacité en tant qu'outil d'industrialisation et de développement. En effet, un peu partout à travers le monde, leurs résultats sont décevants en comparaison des bénéfices attendus : un nombre d'emplois limité, un faible impact sur le tissu industriel local, des transferts technologiques très faibles, associés à un coût social humain élevé<sup>130</sup> (restrictions des droits syndicaux, travail féminin à 90%, pas d'accès à la promotion ni à la protection sociale, horaires très lourds) et à un coût, rarement mesuré, mais sans aucun doute plus que notable, du fait des pertes que représente pour l'État l'allègement des impôts et taxes.

## 2. Zones franches et développement industriel

Le succès du modèle industrialiste et de « l'industrie industrialisante », concepts essentiels de l'économie du développement, sont à l'origine des premières zones franches établies le long du canal de Suez. Le plan d'aménagement régional de la zone du canal de Suez affirmait, dès 1976, que « l'industrialisation est la clé du développement de la zone du canal » (RPSCZ, 1976, p. 66). La zone franche établie à Port Saïd en 1975 vient conforter un premier noyau industriel et celle d'Ismaïlia (établie en 1979, mais opérationnelle seulement depuis 1995) amorce l'industrialisation de cette ville de services (l'orientation vers l'industrie lourde de Suez est plus ancienne). Malgré un faible coût du

<sup>128</sup> *Le Nouvel Economiste*, Le Guide pratique de l'exportation, Paris, 1990, p. 20.

<sup>129</sup> En 1988, 75 à 85% des marchandises étaient exportées à destination du marché intérieur selon *al-Ahram al-Iktisadi* du 1-8-1988. Les exportations de la zone franche de Port Saïd étaient encore, en 1993, dirigées à 53% vers l'Égypte (dont Port Saïd).

<sup>130</sup> Cf. « A l'exception de l'océan Indien, les zones franches en Afrique n'arrivent pas à s'imposer », *Marchés Tropicaux* n°1552, 30 juillet 1999, et « Des Paradis patronaux », *Syndicalisme Hebdo*, n°2717, 29 octobre 1998.



travail et des avantages considérables<sup>131</sup> qui placent les zones franches égyptiennes en bonne position dans la division internationale du travail, les activités industrielles ont longtemps été négligées par les investisseurs au profit des activités d'entreposage<sup>132</sup>. Des incitations plus favorables envers les entreprises industrielles (extension de la durée d'exemption jusqu'à 25 ans, contre 10 ans pour les projets d'entreposage) permettent cependant de rééquilibrer peu à peu les activités des zones franches.

Il n'en reste pas moins que le choix égyptien de miser sur cet outil pour promouvoir l'industrialisation de la zone du canal de Suez et son développement relève d'un certain nombre de postulats : le premier assimile zone franche, industrialisation et développement; le second associe pôles de croissance et pôles de développement régional.

Le premier présupposé, d'après lequel l'installation de zones franches induit un processus d'industrialisation régional (notamment grâce au transfert de technologies), est vite démenti par les limites internes de l'outil que constituent les zones franches. Du fait des bas salaires, ces zones attirent en priorité les industries qui requièrent peu de qualification de la main-d'œuvre. Leur activité se résume souvent au procédé le plus simple de transformation, ce qui a deux conséquences :

- d'une part, sur les effets d'entraînement attendus au niveau local, voire régional. Seul un processus de sous-traitance fournissant aux entreprises de la zone les produits dont elles ont besoin, dans le pays d'accueil, serait à même d'engendrer un processus d'industrialisation local. Or, la simplicité des transformations réalisées dans la zone franche limite le recours à des produits intermédiaires et à la sous-traitance. Ainsi, dans la zone franche de Port Saïd, les principales activités sont l'emballage, le montage ou la transformation simple dans le domaine des produits alimentaires, du textile, du cuir et, dans une moindre mesure, de l'électronique, de la chimie et de la sidérurgie. Les biens produits sur le territoire égyptien se résument à des produits alimentaires qui sont conditionnés dans la zone franche (comme les jus de fruits), alors que les produits intermédiaires (textile, électronique) sont importés d'Asie. La sous-traitance est donc limitée aux activités qui offrent le moins de valeur ajoutée. Par ailleurs, la sous-traitance locale est souvent « limitée par l'incapacité des entrepreneurs locaux à produire des biens de qualité et à des prix qui soient compétitifs par rapport à ceux du marché international »<sup>133</sup>.

<sup>131</sup> Le salaire mensuel minimum d'un ouvrier dans la zone franche est de 45 US\$. Les avantages proposés recouvrent des garanties contre les nationalisations et toute une gamme d'exonérations fiscales : exemption de taxes portant sur les fournitures et les moyens de transports, sur les profits et les dividendes des entreprises ainsi que sur le rapatriement de ces bénéficiaires à l'étranger, exemption de droits sur la succession et exemption d'impôt sur le revenu des employés non-égyptiens.

<sup>132</sup> Au milieu des années 1980, l'industrie ne représentait que 15% de l'investissement dans les zones franches égyptiennes. BRUNET R. (1986), *op. cit.*, p. 46.

<sup>133</sup> LOROT, SCHWOB (1987), p. 80.

- d'autre part, comme la plupart des zones franches accueillent essentiellement des ateliers de montage qui n'interviennent parfois qu'à un seul stade de la fabrication et proposent des emplois consistant en une répétition de tâches élémentaires, il est impossible d'espérer un transfert de technologie. Dans ces conditions et faute de diversification industrielle, cette « diffusion des connaissances appliquées au processus de production, de la phase de recherche et de développement à la vente du produit »<sup>134</sup>, supposée permettre une évolution positive de la zone franche, n'est souvent qu'un leurre. Néanmoins, si les « informations liées aux acheteurs spécifiques du produit final et les pratiques commerciales restent le plus souvent du ressort de la société mère »<sup>135</sup>, les ateliers délocalisés se voient transmettre un certain nombre de compétences dans le cadre de contrats de sous-traitance, qui concernent les techniques de gestion et d'organisation, les normes et les contrôles de qualité.

### 3. Une zone franche peut-elle constituer un pôle de croissance ?

Autour du canal de Suez, l'outil « zone franche » est mis au service des objectifs d'une politique de pôles de croissance, dont le rôle est assimilé à celui que la théorie économique attribue aux pôles de développement. Cette assimilation qui, bien que relevant elle aussi du postulat, sous-tend pourtant la politique d'aménagement de la zone du canal de Suez, revient à attribuer aux pôles de croissance la capacité d'induire un développement régional. Or, la théorie des pôles, élaborée par F. Perroux<sup>136</sup>, a connu des réalisations pratiques, notamment en Amérique latine<sup>137</sup> et en Algérie à partir de la fin des années 1960, et a été souvent critiquée. Elaborée dans l'abstraction d'un espace économique et destinée à illustrer la dynamique de la croissance dans les économies capitalistes modernes, la notion de pôles de croissance - qui est essentiellement descriptive - explique comment la croissance apparaît et se propage à partir de certains points dotés d'une intensité de rayonnement variable, se diffuse par différents canaux et produit un effet dans l'économie dans son ensemble (MARTINS L., 1984, p. 14). Peu à peu, « croissance » étant volontiers confondu avec « développement », la notion de pôle a opéré un glissement depuis l'instrument de description de l'économie jusqu'à l'outil de promotion du développement. Or, non seulement ces deux termes ne sont pas synonymes, mais ce raccourci revient à transférer un modèle descriptif d'une économie capitaliste dynamique dans un pays peu ou pas industrialisé, où l'on s'attend à ce qu'il fonctionne comme un moteur de développement, même si ce modèle n'a jamais décrit les conditions préalables à l'instauration de cette dynamique industrielle<sup>138</sup>.

<sup>134</sup> *ibidem*, p. 81.

<sup>135</sup> *idem*.

<sup>136</sup> PERROUX F. (1967) : « Note sur la notion de pôles de croissance », *Economie appliquée*.

<sup>137</sup> cf. CREDAL (1984) : *L'Etat aménageur en Amérique Latine*, Travaux et Mémoires de l'Institut des Hautes Etudes de l'Amérique Latine, n° 35, 184 p.

<sup>138</sup> MARTINS L. (1984) : « La notion de pôle de développement, ou comment un outil théorique devient un instrument de développement », *L'Etat aménageur en Amérique Latine*, CREDAL, Travaux et Mémoires de l'Institut des Hautes Etudes de l'Amérique Latine, pp. 13-28.



Dans sa théorie de la croissance polarisée, François Perroux met en évidence l'importance des relations entre firmes du « pôle » : c'est seulement en développant des relations de sous-traitance (qui encourageront les échanges industriels) qu'elles peuvent engendrer à la fois un dynamisme local susceptible de provoquer un entraînement régional - en tirant parti des effets de prix, des économies d'échelle et d'agglomération - et des effets d'urbanisation. Le choix d'une politique de concentration industrielle et de forte croissance urbaine dans la zone du canal de Suez se réfère à cette conception, puisque le plan régional de 1976 considère que « les grandes villes fournissent un environnement riche en information et opportunités qui a été, partout dans le monde, associé au développement industriel » (RPSCZ, 1976, p. 30). Les interrelations favorisées par la concentration caractéristique de la ville sont ainsi présentées comme un atout, suggérant la possibilité de développer des relations intenses entre entreprises du pôle.

Or, deux types d'industries sont nécessaires au processus industriel dans un pôle de croissance : l'industrie-clé, qui utilise des biens intermédiaires produits par des entreprises locales, lesquelles vivent de cette industrie-clé; et l'industrie motrice, laquelle crée une impulsion durable en diffusant des ondes d'innovation. Etant donné la nature des entreprises installées dans les zones franches, qui n'engendrent ni beaucoup de sous-traitance, ni de transfert de technologie, celles-ci ne semblent pas en mesure de proposer les atouts des industries-clés ou motrices.

Néanmoins, si l'installation de zones franches en Egypte, dans les années 1970, n'a pas suffi à générer des pôles de croissance, avec tous les effets induits que cela suppose, elle reste à l'origine d'un complexe industriel qui, à Suez, a renforcé l'orientation vers l'industrie lourde de la ville. Quant à Port Saïd, la zone franche y a contribué à l'émergence d'une industrie textile et, surtout, du fait de l'insertion de cette zone dans une ville franche, à la consolidation d'une génération d'hommes d'affaires spécialisées dans les activités de négoce.

#### *4. Les capacités limitées des zones franches à diffuser le développement*

L'objectif de diffusion de la croissance générée dans les nouveaux pôles industrialoportuaires de Suez, Port Saïd et dans le pôle technologique d'Ismaïlia, sur la région environnante, demeure. Cette diffusion est considérée comme un facteur de développement de la péninsule voisine du Sinaï. Le plan régional de développement de la zone du canal de Suez mentionne ainsi « une politique de concentration industrielle et de forte croissance urbaine » (p. 30), l'objectif étant, « au niveau national, (...) de développer la presqu'île du Sinaï à partir des trois villes du canal (Port Saïd, Ismaïlia et Suez), points de départ du développement économique et social vers l'est du canal »<sup>139</sup>. C'est donc bien la diffusion du développement économique depuis les centres du canal vers la région

---

<sup>139</sup> Stratégie régionale de développement urbain du gouvernorat de Port Saïd (1990) : Projet régional de planification et de développement de la région III, p. 2.

périphérique du Sinaï qui est attendue, et celle-ci est supposée s'accompagner d'un transfert de population.

Du point de vue économique, la diffusion évoque aussi bien celle du développement industriel que celle de la technologie. En faisant appel aux participations étrangères, le plan régional de 1976 envisage « d'introduire la technologie moderne et les méthodes de gestion qui s'étendront à toute l'industrie égyptienne » (RPSCZ, 1976, p. 66). Nous avons déjà évoqué la difficulté rencontrée pour diffuser des technologies à travers des unités de production qui emploient une main-d'œuvre peu qualifiée. Le relatif échec des processus de diffusion d'un développement industriel d'abord localisé dans une zone franche peut être expliqué par le fait que ces zones, comme les pôles de croissance, fonctionneraient de façon déconnectée du territoire hôte. Compte tenu du fait que ces espaces économiques dépendent souvent d'industries étrangères, ils sont souvent assimilés à des enclaves dans lesquelles les entreprises, parfois qualifiées de « prédatrices », n'ont de relation qu'avec des sous-traitants et clients étrangers, favorisés par le régime des zones franches, alors qu'elles ne puisent localement qu'une main-d'œuvre bon marché.

Ce schéma condamnerait la capacité des trois zones franches du canal de Suez à diffuser l'industrialisation et la croissance attendue sur l'espace régional. Or, le terme d'enclave, « apparu pour caractériser une situation historique d'exploitation minière, énergétique ou agricole dans laquelle toutes les décisions sont prises à l'extérieur du système national » (MARTINS L., 1984), paraît abusif dans le cas que nous étudions, car il suppose un monopole de l'acteur étranger et l'évacuation hors du pays hôte des bénéfices de l'investissement. Nous avons en effet déjà mentionné l'ancrage local des zones franches égyptiennes, en particulier de celle de Port Saïd, dont plus de la moitié des entrepreneurs est de nationalité égyptienne et dont une bonne partie de la production est écoulée sur le marché local. En revanche, la métaphore d'enclave pourrait mieux définir la situation par laquelle le statut de franchise accordé à toute la ville de Port Saïd, associé à l'installation d'une zone franche, a dynamisé locale du commerce de produits importés via la zone franche et revendus dans l'enceinte de la ville. Ce fonctionnement en circuit fermé a contribué à créer de la richesse localement : grâce à son statut, le gouvernorat de Port Saïd a attiré de toute l'Égypte une population qui cherchait à s'enrichir grâce à ce commerce; ce gouvernorat est aujourd'hui le plus riche du pays<sup>140</sup>, ce qui ne signifie pas pour autant que cette richesse se soit diffusée alentour. En ce sens, on peut comparer cette ville à une enclave importatrice, dans laquelle la prédominance des activités d'entreposage ainsi que la présence de quelques industries de sous-traitance et éloignées de leurs partenaires (fournisseurs et clients) bloquent l'installation à proximité d'industries complémentaires. Ainsi, l'effet d'entraînement supposé de la zone franche sur l'activité industrielle locale apparaît-il limité.

---

<sup>140</sup> En 1994, l'indicateur de développement humain (IDH) de la Banque mondiale plaçait Port Saïd au premier rang des gouvernorats d'Égypte pour le revenu par individu et le niveau d'éducation, alors qu'en 1986 le taux de chômage y était pourtant le plus élevé du pays.



Quant au peuplement attendu, il est conçu à la fois comme conséquence et condition préalable à la diffusion du développement. Le plan régional insiste, dans sa stratégie économique, sur la nécessité d'atteindre un seuil minimal (*take-off point*), à partir duquel on peut espérer un retour sur les investissements engagés. Ce seuil, fixé entre 1,5 et 2 millions d'habitants, est défini comme celui au-delà duquel il est considéré comme possible d'entrer en compétition avec des métropoles telles qu'Alexandrie, Marseille ou Athènes dans l'attraction des investissements étrangers en leur offrant un réservoir suffisant de main-d'œuvre - celle-ci devrait être attirée depuis les régions surpeuplées d'Égypte par l'apparition de nouveaux emplois dans les villes du canal, et formée sur place. Le seuil « critique » est pratiquement atteint aujourd'hui (1,6 million d'habitants peuplent la zone du canal, dont 1,2 million d'urbains), sans pour autant que la qualification de la main-d'œuvre soit à la hauteur des espérances.

En fait, cette stratégie sert principalement un objectif national : la « conquête de l'Est »; cet Est, c'est un véritable front pionnier qui s'étend au-delà de l'ancienne limite du territoire national qu'a constitué le canal de Suez, c'est cette « limite atteinte par la mise en valeur, avancée extrême des colons, des migrants qui viennent établir une colonie dans des terres jusque-là vides ou peu peuplées »<sup>141</sup>. Dans les années 1980, la péninsule du Sinaï, libérée, devait être occupée pour renforcer la frontière orientale de l'Égypte. Dans les années 1990, elle a acquis, dans l'esprit des aménageurs et des politiques, une position de carrefour que l'on estime valorisable dans le cadre des projets de paix au Proche-Orient. Sa mise en valeur, dans l'optique du souci national de rééquilibrage de la répartition de la population sur le territoire national, suppose une politique d'immigration massive en direction des pôles du canal, puis en direction du Sinaï - où trois millions d'habitants sont espérés d'ici 2017, alors qu'ils étaient dix fois moins nombreux en 1996<sup>142</sup>. Malgré les incitations économiques, cette migration est très difficile à mettre en œuvre dans les faits, l'image d'un désert lointain restant très présente dans les représentations des Égyptiens. Toutefois, les gouvernorats les plus éloignés (Sud-Sinaï et Mer Rouge) ont enregistré les plus forts taux de croissance annuel de population entre 1986 et 1996 (respectivement 6,5 et 5,7%, alors que la moyenne égyptienne n'est que de 2,8%), preuve d'une réelle attractivité, sans doute grâce au formidable développement touristique qu'ils ont connu et connaissent encore.

Il semble par ailleurs que l'idée de faire glisser progressivement le front pionnier depuis le canal de Suez vers le Sinaï, en diffusant le développement industriel, agricole et urbain à partir des pôles de croissance que seraient les villes du canal, va à l'encontre des recompositions qui s'esquissent dans la péninsule à partir des années 1990, recompositions qui affectent essentiellement les rives Sud du Sinaï. En effet, le développement du Sinaï repose sur deux ressources : d'abord, des ressources minérales

<sup>141</sup> Selon la définition de R. BRUNET (1992), *op. cit.*

<sup>142</sup> Le taux de croissance annuel de la population de ces deux gouvernorats est néanmoins le plus fort d'Égypte, avec 4,4% pendant la période intercensitaire 1986-1996.

et pétrolières, concentrées dans le golfe de Suez et directement reliées au centre<sup>143</sup>, ensuite, le tourisme, concentré sur la côte méridionale du golfe d'Aqaba, le long de laquelle se multiplient les complexes touristiques, tandis qu'au nord de ce même golfe, une riviera proche-orientale est prévue par les projets de la paix, associant les trois stations égyptienne de Taba, israélienne d'Eilat et jordanienne d'Aqaba<sup>144</sup>. Ce qui relevait au départ du désenclavement par le tourisme international d'un espace marginal, a conduit à une - relative - intégration à l'espace mondial de ces isolats distincts, directement desservis par un aéroport international (Charm al-Cheikh). Le Sinaï étant caractérisé par l'insertion d'espaces circonscrits, dissociés du territoire national, dans des flux internationaux, la zone du canal est destinée à établir une continuité entre la péninsule et le centre du territoire.

Les modalités du processus d'intégration de la péninsule traduisent donc une contradiction entre le projet et la réalité : les « pôles de développement » du canal - à partir desquels une intégration continue de la péninsule au territoire national est envisagée - sont totalement isolés des espaces dynamiques du Sinaï.

\* \* \*

La politique de pôles de croissance dans la région du canal de Suez a, en partie, porté ses fruits : la colonisation d'espaces périphérique par les grands équipements liés aux zones franches et aux infrastructures (routes, ponts et canaux) et l'intégration régionale et internationale qui en résulte, ont permis d'amorcer une nouvelle articulation entre l'espace périphérique du Sinaï et le centre, la vallée du Nil, cette articulation s'effectuant précisément autour de la charnière que constitue le canal de Suez. Mais seule une migration massive, liée à l'emploi et aux nouvelles activités qui doivent être créées par le secteur privé, confirmerait cette recomposition spatiale. Ainsi, la possibilité d'enclencher, à partir de la zone franche, un processus local d'industrialisation auto-entretenu, capable d'absorber une grande partie de la main-d'œuvre et de faire face aux conséquences possibles des réformes en cours, dépend-il *in fine* de la capacité des acteurs locaux à s'emparer du projet étatique pour greffer sur lui leurs stratégies propres et en démultiplier les effets.

En faisant « glisser » les fonctions régionales « des ressources militaires aux ressources industrielles »<sup>145</sup>, l'Etat, dont l'action s'était caractérisée par des interventions volontaristes sur une région qu'il considérait comme l'arrière-garde militaire de la vallée du Nil, se décharge de certaines de ses prérogatives et attribue aux acteurs locaux, et principalement aux acteurs privés, une responsabilité accrue dans le

<sup>143</sup> Les produits pétroliers sont évacués par oléoduc depuis les terminaux pétroliers du Sumed à Ain Sukhna (rive occidentale du golfe de Suez) jusqu'aux raffineries de la banlieue du Caire et d'Alexandrie.

<sup>144</sup> SANMARTIN O., SEGUIN J. (1995) : « Sous les mines la plage. L'espace littoral de la mer Rouge : reconversion et spécialisation d'une interface », *Egypte/Monde Arabe*, n°22, pp. 63-96.

<sup>145</sup> *Regional Plan for Suez Canal Zone* (1976), p. 66.



développement régional. Il nous donne ainsi l'occasion d'observer des jeux d'acteurs dont les logiques ne sont pas toujours compatibles. S'attacher à comprendre comment les différents acteurs impliqués dans la zone du canal de Suez s'approprient ou renégocient des projets émanant d'initiatives étatiques, devrait nous permettre d'éclaircir les questions que l'on peut se poser à propos des objectifs spatiaux et de la validité des instruments de la politique d'aménagement. Nous sommes tentée de penser, avec J. Revel-Mouroz (1984, p.6), que les pôles de croissance n'irradient pas tant du développement que du pouvoir; et que cette politique d'aménagement, d'émanation centrale, a pour principal enjeu des territoires que cherchent à s'approprier différents acteurs, aménageurs et aménagés, aux moyens fondamentalement inégaux.

## Conclusion de la Ière Partie

La région du canal de Suez est marquée à la fois par sa situation périphérique à l'échelle nationale et par son rôle stratégique de synapse dans le circuit des communications mondiales. Ces deux caractéristiques influent sur son organisation ainsi que sur les formes de sa mise en valeur par l'Etat, en même temps que sur le degré et les formes de l'implication des acteurs intervenant à l'échelle internationale.

La région correspond bien à un espace-enjeu pour l'Etat. La structure élémentaire de son espace l'apparente à une marche, c'est-à-dire une « structure en partie autonome, base d'extension future et de protection en profondeur »<sup>146</sup>. Elle reste associée à la limite du territoire en raison du rôle de frontière que le canal a longtemps joué; de ce fait, et en raison de la proximité d'Israël, la maîtrise directe de cette région s'impose à l'Etat.

Si le canal de Suez introduit une coupure physique et une dissymétrie dans l'espace régional, il convient d'associer à cette rupture les synapses que sont les passages obligés, les interfaces entre les deux sous-ensembles (al-Qantara, Port Saïd Est, Ismaïlia et, dans une moindre mesure Suez). En ces lieux s'établit un « métamorphisme de contact » qui amorce la conquête des espaces situés sur la rive orientale de l'ancien front que fut le canal. L'activation de ces synapses et l'avancée du front urbain dépendent en grande partie de la volonté étatique de transformer cette marche en un espace productif intégré au territoire national. Elles s'inscrivent en outre dans le cadre du processus de paix au Proche-Orient, dont les vicissitudes rejaillissent sur l'avancement de la politique d'infrastructures menée dans la région.

La région du canal n'est pas seulement un espace-enjeu aux échelles nationale et macro-régionale. L'importance du canal maritime en tant qu'axe de concentration des flux maritimes mondiaux implique que certaines puissances et organisations internationales influent par leurs décisions sur l'organisation régionale. Par ailleurs, la politique d'aménagement engagée par l'Etat s'oriente vers une politique d'aménagement régional destinée à favoriser l'attraction de capitaux internationaux afin d'accroître l'attractivité d'un canal dont cet Etat retire un bénéfice direct par le biais des droits de péage.

Si les décisions émanant des niveaux supérieurs de l'échelle géographique ont une influence considérable sur la structure régionale et, notamment, son articulation autour de pôles, peut-on en conclure pour autant que la région du canal est une périphérie dominée ? Cela supposerait que la périphérie régionale se vide au profit du ou des centres directeurs (Le Caire, centre du pouvoir politique et économique national, et les grandes puissances). Or, c'est le contraire qui se produit, et la concentration des investissements nationaux,

---

<sup>146</sup> BRUNET R. (1986) : « L'espace, règles du jeu » in AURIAC F. et BRUNET R. (1986) : *Espaces, jeux et enjeux*, Fayard/Fondation Diderot, p. 305.



voire internationaux, dans la région du canal tend à montrer que cette dernière constituerait plutôt une périphérie intégrée et annexée. Selon A. Reynaud<sup>147</sup> une périphérie est intégrée dès lors qu'il y a un renversement des flux et que l'aire-foyer envoie une partie de ses capitaux et de ses habitants travailler dans l'aire marginale; elle devient annexée lorsqu'elle met en jeu des flux de grande ampleur dont les habitants de l'aire marginale retirent un certain bénéfice. La périphérie reste dans une situation de dépendance vis-à-vis du centre dans la mesure où la redistribution des tâches correspond à un « partage inégal ».

Dans la région du canal, l'agriculture moderne, l'industrie et, dans une moindre mesure, d'autres activités (pêche, tourisme) sont souvent le fait de firmes extérieures à la région et originaires du Centre (en l'occurrence, du Caire plus que des centres de décisions extérieurs). Pour Le Caire, les raisons de ce déplacement sont multiples, mais l'une des principales est l'attractivité supposée du canal maritime sur les firmes internationales, laquelle attractivité est pensée comme un moyen d'amener les centres extérieurs à exporter leurs capitaux dans la région du canal. L'investissement de la périphérie annexée et intégrée est un signe de « vitalité, d'expansionnisme » du centre. Si la périphérie en retire un certain intérêt (la création d'emplois, notamment), la redistribution en faveur du partenaire socio-spatial le plus défavorisé est insuffisante car les flux sont de qualité médiocre (les capitaux du centre s'investissent dans les branches industrielles les moins évoluées) et les usines créées de l'extérieur s'intègrent mal dans le tissu économique. L'intégration, plus subtile que la domination, renforce le pouvoir du centre : « Au lieu d'attirer à lui les forces vives de l'aire marginale, il les « valorise » sur place en exerçant un contrôle incontestable »<sup>148</sup>, ce qui a pour effet d'accroître la dépendance à l'égard du Centre.

Est-ce à dire que le dynamisme régional repose uniquement sur des volontés extérieures à la région et que les forces internes se trouvent en quelque sorte bridées par la dépendance de la région à l'égard du Centre ? Dans une région qui a longtemps fonctionné comme une enclave, tout en étant caractérisée à la fois par une organisation interne relativement forte, une coupure assez accentuée avec le territoire national mais aussi par une certaine ouverture sur le monde, on est en droit de s'attendre à un certain dynamisme des acteurs locaux, dans la mesure où l'espace régional devrait constituer pour eux aussi un enjeu. De fait, certains de ces acteurs façonnent bien l'organisation de l'espace par leurs décisions, leurs représentations, leurs discours. Le détour par les acteurs et l'analyse des relations de pouvoir nouées autour de certains projets conçus au niveau central nous permettront alors d'appréhender la politique d'aménagement du territoire comme un révélateur des pouvoirs en place et de mesurer l'éventuelle émergence d'une « périphérie comptant sur ses propres forces »<sup>149</sup>.

<sup>147</sup> REYNAUD A. (1981) : *Société, espace et justice. Inégalités régionales et justice socio-spatiale*, PUF, pp. 67-73.

<sup>148</sup> *idem.*

<sup>149</sup> Selon la terminologie de A. Reynaud (1981), *op. cit.*, p. 77.





## Deuxième Partie

### LE SYSTEME D'ACTION : ENTRE VOLONTE D'INSERTION INTERNATIONALE ET LOGIQUE D'ETAT

En Egypte, comme dans la plupart des pays en développement, le tournant libéral pris par la politique économique sous l'égide des institutions internationales affecte logiquement les politiques de développement régional. Parallèlement, « les métropoles de second rang ne font pas que subir les effets de la mondialisation, elles élaborent des stratégies pour y prendre part. (...) La globalisation suppose (ou entraîne) des articulations nouvelles entre espaces géographiques, les villes et régions sont de plus en plus dépendantes de processus d'investissements qui opèrent à un échelle spatiale très large (...), de leur capacité à attirer les investissements dépend leur fortune (...), voilà établi le lien entre globalisation économique et stratégies de développement »<sup>1</sup>.

L'organisation régionale n'est donc pas seulement l'expression de dynamiques locales ou de la volonté étatique; elle résulte de l'interaction de stratégies dont certaines dépassent le cadre de la région et de la nation. Le caractère stratégique que le canal de Suez imprime à sa région nous pousse à émettre l'hypothèse que la structure régionale est fortement conditionnée par les transformations de l'économie-monde et par la géopolitique. Celles-ci influent, d'une part, sur la vision qu'ont les acteurs internationaux de la zone du canal et, par conséquent, sur la politique qu'ils mettent en œuvre à son égard et, d'autre part, sur les stratégies de l'Etat et le rôle qu'il accorde aux acteurs privés nationaux et internationaux.

On peut toutefois considérer, avec G. Duvigneau et M. Lavergne<sup>2</sup>, qu'entre le fonctionnement de l'économie et du politique à l'échelle mondiale et le développement

<sup>1</sup> DEMAZZERE C., ROGRIGUEZ A. (1998) : « Le grand projet emblématique, réponse des métropoles à la globalisation. Le cas de Bilbao », *Espaces et Sociétés*, n°95, 4-1998, pp.147-160.

<sup>2</sup> DUVIGNEAU J., LAVERGNE M. (1995) : « Monde Arabe. Le retour du local », *Peuples Méditerranéens*, n°72-73, juillet-décembre, pp. 5-30.

régional ou local, il n'y aurait pas contradiction, « mais bien articulation d'échelles, sous l'impulsion d'acteurs dont les stratégies se coordonnent, s'opposent ou se complètent, selon des combinaisons et des échelles variables ». Il convient donc d'éclaircir les rapports entre les décisions des institutions et des firmes internationales et la stratégie de l'Etat. Ce dernier, que les institutions internationales tendent à priver de son rôle moteur dans l'économie, n'en conserve pas moins un rôle considérable, qu'il s'efforce de maintenir en plaçant, dans le nouveau système d'acteurs en place, ses acteurs privés nationaux.

Les transformations en cours dans la région du canal de Suez sont le produit de l'interaction de ces différents acteurs. En analysant les projets d'aménagement mis en œuvre depuis deux décennies nous pouvons observer la mobilisation d'acteurs multiples, lors de deux périodes différentes (années 1970 et années 1990), la dernière étant marquée par la place dominante accordée au secteur privé national et international. Ainsi, l'Etat égyptien, considéré jusque-là comme l'acteur majeur de l'aménagement du territoire, s'efforce-t-il désormais d'intégrer certains acteurs nationaux à des projets mobilisant des acteurs internationaux.

On peut s'interroger sur le renversement des hiérarchies que le retrait de l'Etat et l'émergence des acteurs privés, nationaux et internationaux, sont susceptibles d'impliquer et sur l'émergence éventuelle d'un nouveau relais entre échelles d'intervention. Nous aborderons cette question à travers l'étude de la manière dont des projets émanant de décisions centralisées, souvent inspirées par des bureaux d'études étrangers et/ou des institutions internationales, se traduisent par des réalisations qui modifient la structure de l'espace régional. En effet, la décision centrale à l'adoption ou au détournement local des projets, plusieurs échelles d'intervention se confrontent.

La notion de système d'action, définie par M. Crozier et E. Friedberg<sup>3</sup>, est utile pour comprendre comment les différents acteurs gèrent le problème de la coopération et de l'interdépendance. Tout d'abord, l'utilisation du terme d'acteur n'est pas neutre, il implique la multirationalité de leurs actions : du fait que les acteurs ne sont pas mus par une rationalité unique, déterminée à l'avance, leurs actions ne sont ni linéaires, ni monorationnelles. Quant au système d'action, il est défini comme un « ensemble constitué comme un champ structuré - non neutre - dont les différents éléments ont des conduites coordonnées et interdépendantes »<sup>4</sup>.

Un champ doit toujours être considéré comme structuré, même si sa structuration est faible et peu cohérente. En effet, bien qu'un système d'action diffère d'une organisation car il n'est pas formalisé, il est cependant structuré. Sa structuration signifie qu'il y a entrave à la communication, nécessité de détours pour l'action, existence de rapports de pouvoir. Précisons que pour ces auteurs, le pouvoir est une relation et non un

<sup>3</sup> CROZIER M., FRIEDBERGE. (1977) : L'acteur et le système, Paris, Points Seuil, 500 p.

<sup>4</sup> *ibidem*, p. 227.



attribut des acteurs : il réside dans la marge de liberté dont dispose chacun des partenaires engagés dans une relation de pouvoir, c'est-à-dire dans la possibilité, plus ou moins grande, dont il dispose de refuser ce que l'autre lui demande<sup>5</sup>.

Au sein d'un système d'action s'articulent des jeux d'acteurs qui permettent de réconcilier deux orientations contradictoires : la stratégie égoïste de l'acteur et la cohérence finalisée du système<sup>6</sup>. La régulation du système d'action s'opère par l'action de jeux structurés qui définissent à l'avance quelles sont les possibilités de stratégie rationnelle existant pour chacun des acteurs. La nature et les règles du jeu conditionnent à chaque instant les stratégies des acteurs, mais sont en retour conditionnées par celles-ci, de sorte que le système n'est pas figé<sup>7</sup>. Comme l'indiquent M. Crozier et E. Friedberg, tout système d'action est ouvert et permet d'inclure ou d'exclure des acteurs extérieurs au système tel qu'il s'est constitué<sup>8</sup>. Le changement de place des acteurs au sein du jeu est donc possible.

Pour aborder l'interaction des multiples acteurs intervenant à des échelles variées dans la région du canal de Suez, nous combinerons deux approches : l'une inductive, l'autre systémique.

Dans un premier temps (chapitres 4 et 5), nous approchons les logiques de chaque type d'acteurs intervenant dans la région (depuis les acteurs économiques et politiques agissant à l'échelle internationale jusqu'à l'Etat et aux acteurs privés nationaux). Cela nous permet de mettre en évidence les ressources dont chaque partenaire dispose, les atouts qui dans une situation donnée lui permettent d'élargir sa marge de liberté<sup>9</sup> et, donc, de participer à une relation de pouvoir. Nous pouvons ainsi mettre en évidence le rôle de l'Etat par rapport aux institutions internationales et aux acteurs privés nationaux qu'il mobilise pour mettre en œuvre sa politique d'aménagement du territoire.

Dans un second temps, nous avons choisi d'étudier les méga-projets industrialoportuaires (chapitre 6) et le projet de zone franche de Port Saïd (chapitre 7) en partant, pour chaque cas, d'une situation dans laquelle se met en place un système d'action qui conditionne les relations et définit les possibilités d'accords entre acteurs. Nous tentons de découvrir pourquoi une orientation sera choisie plutôt qu'une autre, comment se négocie la décision, comment les projets sont intégrés aux stratégies des divers acteurs, notamment celles des acteurs locaux, et quelle est, enfin, la marge de manœuvre dont ils disposent pour tirer parti de ces projets.

---

<sup>5</sup> *ibidem*, pp. 69-70.

<sup>6</sup> *ibidem*, p. 237.

<sup>7</sup> *ibidem*, p. 247.

<sup>8</sup> CROZIER M., FRIEDBERGE. (1977), *op. cit.*, p. 249.

<sup>9</sup> *ibidem*, p. 73.





## Chapitre 4

### L'IMPACT DES TRANSFORMATIONS ECONOMIQUES INTERNATIONALES ET DE LA GEOPOLITIQUE SUR L'ORGANISATION REGIONALE

Les changements qui affectent l'organisation du système-monde influent sur les dynamiques régionales dans la zone du canal de Suez. L'espace régional est, en effet, dépendant des processus de transformation de l'économie mondiale, qu'ils affectent l'organisation des transports maritimes mondiaux, les échanges internationaux ou la politique économique des grandes organisations internationales - cette dernière déterminée le plus souvent par des objectifs géostratégiques.

Le canal est considéré par le gouvernement égyptien et par bon nombre de financiers internationaux comme un outil privilégié d'intégration de l'économie égyptienne à l'économie mondiale. Le mettre en valeur, c'est, en quelque sorte, saisir l'opportunité d'utiliser une infrastructure internationale pour s'adapter aux transformations internationales et tenter d'articuler les économies nationale et mondiale.

Les transformations de la circulation maritime internationale conditionnent en grande partie le rôle que peut jouer le canal de Suez pour l'Etat égyptien. En effet, les échanges maritimes déterminent, d'une part, les conditions de l'articulation de l'Egypte au système-monde et, d'autre part, la concentration du capital international et national autour de la voie d'eau. Toute intervention sur la zone du canal ressort du même discours : vitrine de l'Egypte « moderne », le canal de Suez permettrait d'articuler l'économie nationale à l'économie internationale<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> C'est ce dont témoignent notamment le Plan d'aménagement régional de 1976 ainsi que le discours officiel sur les méga-projets de Port Saïd Est et du Nord du Golfe de Suez. Cf. *supra* : 1ère Partie, Chapitre III.

Ce sont avant tout les transformations de la circulation maritime mondiale qui expliquent la volonté de créer les conditions de la pérennisation du trafic du canal de Suez en aménageant de nouveaux ports à ses deux débouchés (I).

Cette volonté a des implications socio-économiques sur la politique économique menée aux niveaux local et national (II). La planification de grandes zones industrielles d'exportation permet d'attirer sur place le capital national et international, ce qui a deux conséquences : la possibilité de valoriser les investissements réalisés pour les ports en créant une activité se surajoutant à l'activité portuaire et la valorisation des ports du canal en captant des trafics susceptibles de générer une activité de services, donc d'accroître la rentabilité du canal. Il s'agit là, pour le gouvernement égyptien, de s'adapter aux transformations de l'économie mondiale intervenues depuis une vingtaine d'années afin d'occuper une meilleure place dans ce système mondialisé en proposant des sites susceptibles d'attirer le capital international et de le « fixer » autour d'un axe majeur du commerce international.

En tant que moyen d'intégration à l'économie mondiale, le choix de revitaliser le canal de Suez est relayé par les organisations internationales et bailleurs de fonds internationaux (III) qui promeuvent, dans la plupart des pays en voie de développement, la même politique économique libérale qui correspond à leurs objectifs tant économiques que géopolitiques. En effet, le canal de Suez, en tant que source de devises et que pôle potentiel d'emplois est le garant de la stabilité financière de l'Égypte, ce qui intéresse les bailleurs de fonds à la fois au plan international dans le contexte de l'endettement, et au plan intérieur, dans un pays où la croissance est tenue pour le meilleur moyen de garantir une stabilité politique qui, à son tour, encouragera l'investissement étranger en Égypte. Le développement du canal est ainsi considéré comme une source d'enrichissement du pays, ce qui est l'objectif recherché par les grandes organisations pour lutter contre l'extrémisme islamiste et promouvoir la paix au Proche-Orient.

Nous rappellerons enfin les effets que ce choix d'une revitalisation du canal de Suez exerce sur les stratégies d'aménagement du territoire du gouvernement égyptien.



## I. L'ORGANISATION DE LA CIRCULATION MARITIME MONDIALE SURDETERMINE LES POLITIQUES D'AMENAGEMENT DU CANAL DE SUEZ

Mettre en place les conditions nécessaires à la revitalisation du canal de Suez suppose des investissements coûteux dont les retombées à court terme sont réduites. Le recours à des financements extérieurs s'impose donc. Il est facilité par le fait que le canal, en tant qu'il assure le passage entre l'Orient et l'Occident, intéresse les grandes puissances, qui voient dans la prospérité régionale le gage de sa stabilité et de celle du Proche-Orient.

Ainsi, le choix de revitaliser le canal de Suez place-t-il d'emblée l'Égypte dans un système d'acteurs internationaux qui participent à la transformation du système des échanges maritimes. L'étude des composantes de l'espace maritime mondial (flottes, marchandises transportées, routes maritimes, ports fréquentés) est nécessaire pour situer les ports du canal. Nous la compléterons par une vision plus dynamique qui cherche à comprendre les stratégies mises en œuvre par les acteurs maritimes « qui structurent cet espace en vue de sa domination »<sup>11</sup>. Nous tenterons ainsi d'expliquer comment les changements des conditions de la circulation maritime mondiale laissent penser aux différentes catégories d'acteurs nationaux et internationaux que le canal de Suez doit être revitalisé.

### A. La problématique de l'adaptation du canal de Suez à l'évolution des techniques de transport dans le contexte de l'accroissement des échanges maritimes

Le canal de Suez est le résultat de l'évolution des techniques de transport et, à l'occasion, le moteur de cette évolution.

#### 1. Le canal de Suez à la poursuite du progrès technique<sup>12</sup>

La navigation à vapeur, en intensifiant les échanges maritimes, a créé le besoin d'un canal maritime destiné à raccourcir la durée du voyage Orient-Occident. Le creusement du canal de Suez au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle a alors permis de mettre en pratique les avancées des nouvelles techniques, celles des machines à vapeur en particulier. Le lien entre technique et canal de Suez est donc amorcé dès l'origine de l'infrastructure.

Le canal, qui résulte du progrès technique, doit constamment être adapté aux mutations technologiques qui s'appliquent au transport maritime. Techniques de transport et capacité du canal intercontinental évoluent de concert, s'influençant mutuellement : quand la taille des navires, en particulier celle des pétroliers, s'accroît, la largeur et la profondeur du canal de Suez y sont adaptées. A l'inverse, la situation du canal de Suez

<sup>11</sup> FREMONT A (1996) : « L'espace maritime et marchand : pour une problématique », *L'Espace Géographique*, n°3, p. 203.

<sup>12</sup> cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 2, III. A. 1.

provoque à son tour l'ajustement de la flotte mondiale : les huit années de fermeture du canal (entre 1967 et 1975) ont encouragé les armateurs du monde entier à s'engager dans une course au gigantisme des navires pour compenser le manque à gagner lié au rallongement du transport, via le cap de Bonne Espérance, par les économies d'échelle engendrées par les grandes capacités des navires et le volume croissant des marchandises transportées. Depuis 1975, l'Autorité du canal de Suez met tout en œuvre pour récupérer une part accrue du trafic mondial. Elle est à l'affût des transformations de la circulation internationale pour assurer la compétitivité d'un canal intercontinental dont les armateurs ont appris à se passer.

L'adaptation du canal aux dernières techniques de transport est aujourd'hui une priorité du gouvernement égyptien, en partie motivée par la légère baisse du trafic du canal intervenue depuis 1995<sup>13</sup>. Elle prend les formes suivantes :

- adaptation des dimensions du canal à la flotte actuelle : les travaux relancés fin 2000, visent à porter la profondeur du canal à 25 m, de manière à accueillir les navires de 72 pieds de tirant d'eau en 2010<sup>14</sup>, ce qui permettra le passage des pétroliers à double coque (le tirant d'eau de 62 pieds, atteint fin 2001, autorise déjà le passage des porte-conteneurs de toutes tailles);
- mise en place d'un suivi régulier des navires dans le canal par un système informatique et par détection de leur position par satellite,
- réorientation des services portuaires en direction des catégories de navires les plus courantes dans le canal (en particulier, pétroliers et conteneurs).

Au moment où les échanges maritimes connaissent une croissance remarquable, il est capital pour le gouvernement égyptien d'assurer la compétitivité du canal de Suez pour préserver une rente qui alimente le budget national et tirer parti au mieux de la manne potentielle que représente le passage d'une part de la flotte mondiale à travers le territoire égyptien.

## ***2. Un trafic maritime mondial en forte croissance et de plus en plus spécialisé dans les marchandises diverses***

Le trafic maritime mondial a connu au cours de la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle une hausse spectaculaire : il a été multiplié par 9 depuis 1950 et atteint 4, 6 milliards de tonnes en 1996<sup>15</sup>. Pendant la décennie 1980, la part des tonnages pétroliers dans le tonnage mondial diminue (elle passe de 48 à 34%), alors que les marchandises diverses acquièrent une importance décisive (passant de 34 à 40 % du tonnage total entre 1980 et 1990) et que les vrac croissent légèrement<sup>16</sup>. L'espace maritime est de plus en plus un

<sup>13</sup> Cette baisse a été compensée par une hausse des recettes du canal, qui ont augmenté en 1999-2000 par rapport à l'année fiscale précédente, passant de 1,765 à 1,868 million de \$. Ce progrès, lié à des baisses ciblées de tarifs, est attribué à la reprise du transport pétrolier et au redémarrage du commerce en Asie.

<sup>14</sup> Qui correspond au passage des navires jaugeant plus de 350 000 t. en charge (fin 2001, le tirant d'eau maximal atteint 62 pieds, ce qui permet le transit de navires de 200 000 t. en charge). cf. *supra* : Chapitre 2, II. A.

<sup>15</sup> FREMONT A. (1998) : *La French Line face à la mondialisation de l'espace maritime*, Anthropos, 197 p. et TERRASSIER N. (1997) : *Stratégie de développement du transport maritime de lignes régulières*, Moreux, 317 p.

<sup>16</sup> FREMONT A. (1998), p. 140.



espace de circulation des marchandises les plus diverses. Ce type de marchandises est aussi celui qui crée le plus de richesses : une tonne de « divers » crée autant de valeur que 3 tonnes de vrac sec et 12 de vrac liquide<sup>17</sup>.

La forte croissance des échanges maritimes traduit l'évolution de l'économie mondiale depuis une vingtaine d'années. Elle est à la fois la cause et la conséquence de la mondialisation des économies et de la transformation du système de production : d'une part, le transport maritime permet l'accès à des marchés mondiaux et rend possible la transformation du système productif ; d'autre part, il s'adapte aux impératifs techniques de la production.

Dans une économie où le processus de production industrielle se décompose de plus en plus entre des lieux géographiquement distants, les échanges de produits semi-manufacturés s'ajoutent à ceux des matières premières et des produits finis. Le système de transport fait désormais partie du processus de production : sur son efficacité repose la multiplication des échanges inter-firmes et leur fiabilité<sup>18</sup>. Plus encore, dans un système de production régulé par la gestion en flux tendus et temps réel et commandé à l'amont par la demande du consommateur, la fiabilité des transports acquiert une importance capitale : elle détermine la cohérence de toute la ligne de production - puisque les stocks sont inexistantes - et la rapidité des décisions.

En permettant l'abaissement des coûts de transport pour tous les types de marchandises, la modernisation des flottes a contribué à l'accroissement des échanges maritimes et à l'ouverture des marchés nationaux aux produits étrangers<sup>19</sup>. Elle se caractérise par la course au gigantisme et la spécialisation des navires, marquée en particulier par l'introduction d'une nouvelle technologie de transport, le conteneur.

Le transport par conteneur connaît son décollage - 7 % par an - dans les années 1990, tandis que le trafic maritime global ne progresse alors qu'à un rythme inférieur à 3% (TERRASSIER N., 1997, p. 32). En 2000, le dynamisme du transport conteneurisé sur la route principale Est-Ouest se confirme avec une croissance de l'ordre de 10,5 %<sup>20</sup>, laquelle accompagne et/ou autorise la croissance des échanges internationaux de produits manufacturés<sup>21</sup>, elle-même rendue possible par la diversification des usages du conteneur (conteneur réfrigéré, citerne...). La modernisation des flottes est le facteur à l'origine de la *révolution des transports maritimes*, révolution particulièrement sensible dans le secteur des marchandises diverses et des porte-conteneurs.

<sup>17</sup> MARCADON J. (1995) : « Ports et flux de conteneurs dans le monde, 1983-1992 », *Mappemonde*, janvier, p. 29. Les flux de conteneurs représentent à eux seuls près d'un milliard de tonnes de marchandises à forte valeur ajoutée.

<sup>18</sup> TERRASSIER N. (1997), *op. cit.*, p. 41.

<sup>19</sup> FREMONT A. (1996), *op. cit.*, p. 209.

<sup>20</sup> *JMM*, 17/11/2000.

<sup>21</sup> Celle-ci progresse plus rapidement que le PIB mondial depuis 1970. GENET B. (1999) : « Conteneurs et nouvelle géographie portuaire », *Hérodote*, n° 93, 2e trimestre, p. 135.

### 3. La révolution de la conteneurisation

Le trafic conteneurisé représente, en 1996, 40% du commerce mondial en valeur<sup>22</sup>. En 1998, près des deux tiers de la flotte mondiale est constituée de porte-conteneurs, ce qui représente un total de 3,56 milliards d'E.V.P.<sup>23</sup>. Cette flotte est, elle aussi, touchée par la course au gigantisme : les « navettes » destinées aux dessertes locales ou régionales atteignent une capacité de 500 à 1 000 E.V.P., proche de celles des « long courriers » des années 1970-80. Ces derniers peuvent désormais charger 4 000, 5 000, et jusqu'à 8 000 E.V.P. pour les plus grands, construits en 1999 pour Maersk, le premier armateur mondial<sup>24</sup>. Des navires de plus de 10 000 E.V.P. sont actuellement à l'étude.

Or, on observe déjà une surcapacité alimentée par les armateurs qui cherchent à conforter leurs positions acquises ou à émerger sur un nouveau marché dans un contexte très concurrentiel<sup>25</sup>. C'est, d'après A. Frémont, « l'artefact d'une bataille plus vaste qui a pour enjeu la domination de l'espace maritime »<sup>26</sup>. Retracer brièvement la révolution des transports engendrée par la conteneurisation et la mise en place d'un réseau mondialisé de la circulation maritime permet de comprendre comment la conteneurisation a encore accentué la concurrence entre armateurs et entre les terminaux à conteneurs.

La conteneurisation provoque une révolution en désolidarisant les marchandises des moyens de transport. Ce ne sont plus les marchandises qui sont transportées, mais les contenants - les conteneurs -, dont les dimensions sont standardisées. L'« unitisation des charges », forme ultime d'évolution des transports maritimes, a des répercussions sur les conditions de manutention, les techniques de transport et les interfaces entre modes de transports - en particulier les ports. Elle aboutit également au maillage du réseau maritime et à sa hiérarchisation.

Les armateurs ont dû recourir au gigantisme de la flotte de porte-conteneurs pour assurer leur compétitivité dans un environnement hyperconcurrentiel. L'accroissement de la taille des navires se répercute sur les coûts de gestion croissants - qui diminuent par conteneur chargé - ainsi que sur l'équipement des ports : des accès de plus en plus profonds, adaptés à des navires de plus en plus grands, et des engins de manutention suffisamment puissants. La mécanisation du traitement des marchandises devient

<sup>22</sup> TERRASSIER, N. (1997), *op. cit.*, p. 31.

<sup>23</sup> GENET B. (1999) : « Conteneurs et nouvelle géographie portuaire », *Hérodote*, n° 93, p. 137. E.V.P. (Equivalent Vingt Pieds) désigne l'unité de mesure du transport de conteneurs.

<sup>24</sup> BERGERON R. (1999) : « Croissance des flux de conteneurs et avènement d'un mégaport : Gioia Tauro en Calabre », *L'Information Géographique*, n° 3, p. 100.

<sup>25</sup> Les commandes de navires dits *overpanamax*, dont la capacité, supérieure à 5 000 EVP, dépasse le gabarit du canal de Panama, ont explosé en 2000 (plus de 70 unités commandées au cours des dix premiers mois de l'année et 58 commandes d'unités de 4 000 à 5 000 EVP). *JMM*, 17/11/2001.

<sup>26</sup> FREMONT A (1998), *op. cit.*, p. 140.



indispensable pour gagner du temps et de l'argent<sup>27</sup>. En revanche, elle nécessite de lourds investissements en équipements et outils de gestion informatisés.

De nouveaux types d'espaces portuaires sont requis, dont les équipements et les surfaces sont de plus en plus importants (BERGERON R., 1999, p. 100). En effet, les grands armateurs sont amenés à sélectionner les ports et à abréger les escales retenues en choisissant les ports les mieux équipés et les mieux situés par rapport aux grandes routes maritimes. Le réseau des transports maritimes est aujourd'hui de plus en plus structuré par la concentration croissante des lignes maritimes autour de quelques ports majeurs.

La conteneurisation permet d'optimiser toute la chaîne de transport : les boîtes standardisées peuvent être indifféremment chargées sur des navires, trains ou camions. La manutention est facilitée par des engins spécialisés (grues perfectionnées) qui permettent de limiter la rupture de charge, de réduire la durée du transport et d'offrir des prestations de transport de « porte à porte », en toute fiabilité. En cela, le transport par conteneur encourage le développement du transport multimodal.

Ces évolutions, et en particulier le choix par les armateurs des ports d'escales pour les navires de plus en plus grands, aboutissent à l'organisation de réseaux mondiaux dans lesquels les lignes principales sont concentrées autour d'un petit nombre de ports majeurs. Il en résulte une organisation de l'espace maritime très hiérarchisée.

## **B. L'organisation de la circulation maritime en réseau hiérarchisé et la concentration des marchés**

### *1. Le réseau mondial de la circulation maritime*

Pour A. Vigarié, le monde est entré dans une nouvelle phase « d'économie océanique ». Ce terme désigne pour cet auteur « l'état de la circulation maritime mondiale caractérisée par l'organisation des flottes selon leur volume, leur composition en type de navires, leur aptitude à transporter ; puis par les pratiques du transport lointain, avec les modes de relations entre partenaires (relations coloniales, libre-concurrence); puis par le volume des échanges, la nature des produits, la répartition des flux sur les océans; enfin, par les structures portuaires, qui sont au point de départ ou d'arrivée des courants de négoce » (VIGARIE A., 1998, p. 84). A. Vigarié rappelle ainsi la succession des phases dont les ports ont été les acteurs et les témoins dans l'histoire : période méditerranéenne, domination hanséatique, ouverture atlantique, prééminence de la navigation chinoise dans les mers d'Asie, ère de la maîtrise mondiale des mers avec la navigation à vapeur et, enfin, apparition des méga-armateurs et méga-flux suite à la révolution des transports océaniques.

<sup>27</sup> Avec deux portiques, transborder 1 000 tonnes à l'heure est devenu courant. Cf. VIGARIE A., (1998) : « Les ports maritimes et leur environnement humain et économique », in GAMBLIN A. (ss. dir.) : *Les littoraux, espaces de vies*, DIEM, SEDES, p. 70.

En confrontant les logiques des grands armateurs aux tendances lourdes de l'économie mondiale, A. Frémont propose une évolution de l'organisation et de la différenciation de l'espace maritime (FREMONT, 1996, p. 209-212). Selon lui, la conteneurisation a transformé l'espace maritime : d'un espace segmenté, il est devenu un espace mondialisé. Jusqu'en 1960, l'espace maritime est donc segmenté : les marchés ne s'articulent pas entre eux, celui de l'Atlantique Nord domine, et les échanges sont limités par le protectionnisme et orientés par les liens coloniaux. A partir des années 1960-1970, l'espace maritime connaît une internationalisation : de nouveaux acteurs issus des pays en développement apparaissent, la coopération internationale entre armateurs et la mise en place d'axes internationaux de circulation des marchandises (notamment dans le sens Est-Ouest) poussent à la constitution de réseaux mondiaux.

Au cours des années 1980-1990, l'espace maritime devient mondial. Mais cette mondialisation est partielle, elle ne touche que les trois grands pôles économiques du Nord qui organisent la circulation maritime dans son ensemble, à savoir, les membres partenaires et rivaux de la Triade (Amérique du Nord, Europe, Japon), entre lesquels s'échange la plus grande partie du commerce international. L'artère majeure du réseau maritime mondial de lignes régulières relie ces pôles dans une direction Est-Ouest. Ces trois marchés représentent à eux seuls 80 % des flux de conteneurs dans le monde. Le gigantisme des porte-conteneurs, comme celui des autres navires, pousse les armateurs à concentrer les flux sur ces trois lignes : la taille des navires permet l'abaissement des coûts de transports, condition nécessaire à la compétitivité du transporteur, et impose des équipements portuaires adaptés à ces dimensions.

L'Asie émerge comme pôle dominant de l'artère circumterrestre Est-Ouest. En effet, l'accroissement des échanges et l'évolution du commerce mondial, tirés par le moteur asiatique, placent la zone Pacifique au centre de gravité des transports<sup>28</sup>. La liaison Asie-Amérique du Nord prédomine (6,6 millions E.V.P. en 1994), suivie de près par la liaison Europe-Asie (4,5 millions E.V.P.) qui dépasse désormais la ligne traditionnellement la plus fréquentée, celle qui relie l'Europe à l'Amérique du Nord (2,27 millions d'E.V.P.).

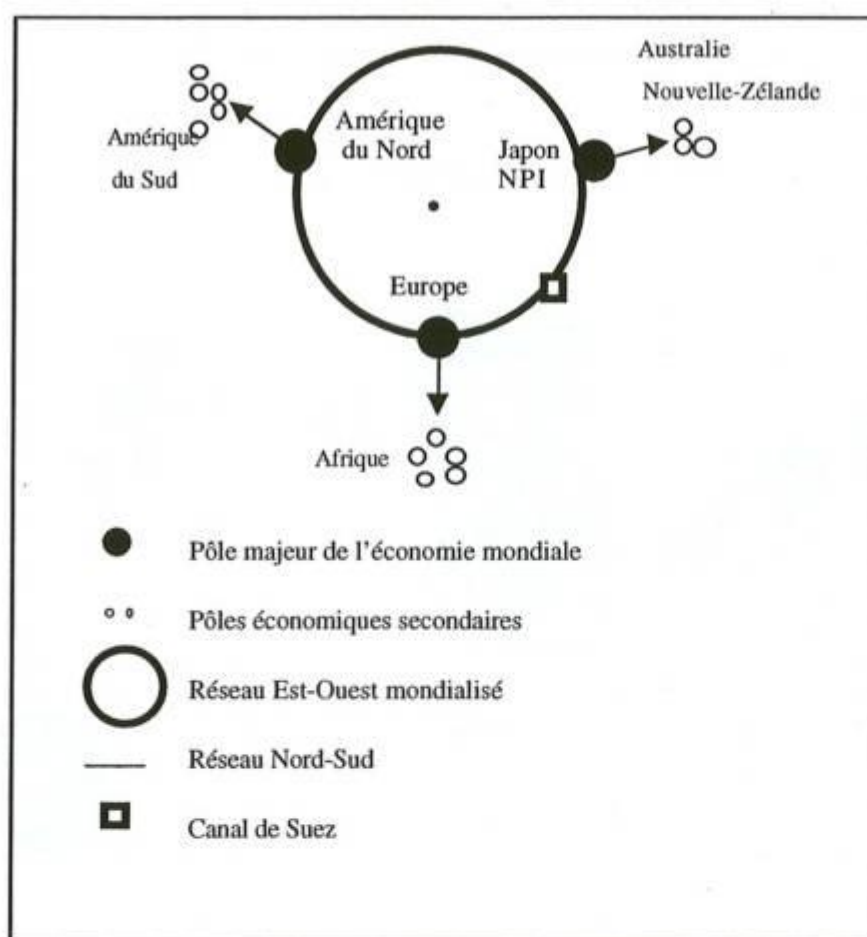
Tous les moyens se concentrent sur une desserte optimisée de ces pôles du Nord, et seules quelques artères secondaires Nord-Sud relient ces pôles à chacun des groupes de P.V.D qui se trouvent, respectivement, dans leur dépendance technico-économique (cf. Fig. 38). Les liaisons Nord-Sud sont contrôlées par des armements secondaires par comparaison aux « méga-carriers » qui entrent en concurrence sur l'artère Est-Ouest. Si ces lignes secondaires ne représentent que 20% des flux, elles n'en participent pas moins à l'alimentation des lignes principales. La circulation maritime s'organise ainsi en réseau hiérarchisé autour du globe.

---

<sup>28</sup> FREMONT A (1998), *op. cit.*, p. 171.



Fig. 38 : Le réseau maritime mondial (schéma)



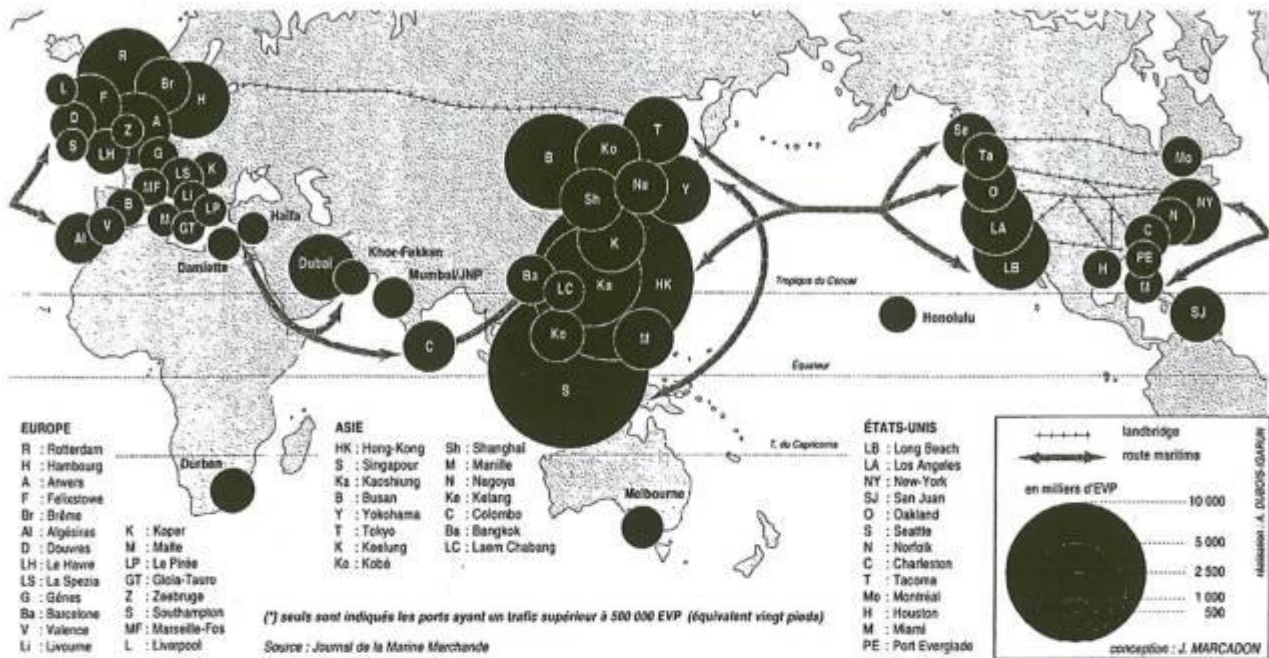
Source : Frémont A. 1996.

Dans la Figure 38, représentation - que nous avons reprise - par A. Frémont du réseau maritime mondialisé, nous avons ajouté le canal de Suez sur la route Europe-Asie, de manière à indiquer l'avantage de sa situation dans ce circuit d'échanges. En effet, il prend place sur l'une des plus grandes routes maritimes Est-Ouest. C'est en tant qu'escale sur l'artère maritime circumterrestre que les ports du canal de Suez pourraient acquérir un rôle considérable, puisqu'ils pourraient être ralliés par les navires sans que ceux-ci se détournent de leur route principale. En effet, les liaisons Nord-Sud étant secondaires, leur position entre deux grands pôles pourrait bénéficier aux ports du canal en leur permettant de se positionner dans la hiérarchie du réseau maritime mondial (en proposant, par exemple, une activité de transbordement à destination des ports de la Méditerranée orientale).

Le réseau maritime mondial est hiérarchisé par les lignes maritimes (cf. Fig. 39). Les liaisons principales relient quelques ports du Nord : les ports des façades maritimes nord-américaine, d'Europe du Nord, du Japon mais aussi d'Asie du Sud-Est. En particulier, le trafic de marchandises générales se concentre autour d'un nombre limité de *hubs* (plates-formes d'éclatement et de rassemblement des conteneurs), à partir desquels

les boîtes sont ensuite acheminées vers les ports de moindre importance grâce à un réseau de navires *feeders* (ou navettes). Il s'agit du modèle d'organisation en étoile (ou *hub and spoke*) propre aux réseaux et déjà mis en pratique dans l'organisation des transports aériens.

Fig. 39 : Les échanges maritimes conteneurisés, principaux ports et routes



Source : Marcadon J. (1998) : « Les grands flux maritimes : leurs impacts sur les littoraux », in GAMBLIN A. : *Les littoraux, espaces de vie*, DIEM/Sedes, p.104.

La hiérarchisation des liaisons secondaires est en cours d'organisation. Elle est déjà en grande partie réalisée en Asie où les lignes sont emboîtées les unes aux autres autour de quelques grands centres de transbordement qui jouent le rôle de plates-formes d'interconnexion des flux régionaux et mondiaux. Des navires navettes alimentent les navires-mères des méga-carriers en concentrant sur les lignes de ces derniers les flux régionaux. L'organisation des lignes secondaires est en cours sur les autres segments du réseau maritime.

L'organisation des lignes de l'armateur danois Maersk (dont l'influence sera décisive pour Port Saïd<sup>29</sup>) est caractéristique de cette évolution. Après avoir mis en place un réseau maritime mondial centré sur l'artère circumterrestre Est-Ouest qui relie les trois pôles de la Triade, la compagnie danoise a complété à partir de 1985 ce réseau par des liaisons périphériques Nord-Sud. A cette date, elle met en place une liaison Europe-côte occidentale d'Afrique. Puis, au début des années 1990, deux services relient la côte Est des Etats-Unis aux côtes Est et Ouest de l'Amérique du Sud. Ces lignes sont interconnectées dans des ports qui jouent le rôle de *hubs*. La plate-forme la plus

<sup>29</sup> cf. *infra*, Chapitre 6.



importante est celle d'Algesiras, sur le détroit de Gibraltar. Elle permet une véritable redistribution des conteneurs vers l'ensemble du globe<sup>30</sup>. En 1995, Maersk s'implante sur le nouveau port de Gioia Tauro situé en Sicile, au centre de la Méditerranée. A partir de ce nouveau *hub*, la compagnie réorganise la redistribution des conteneurs dans toute la Méditerranée centrale et orientale.

L'espace maritime est ouvert à un jeu d'acteurs qui se livrent une rude bataille pour s'imposer sur le marché : les armateurs qui équipent et exploitent les navires et se partagent les trafics et les routes maritimes. Ces acteurs s'allient ou se livrent concurrence et élargissent leurs activités au fur et à mesure que l'espace maritime s'intègre à un vaste espace de circulation mondialisé.

## 2. Adaptation des grands armateurs à la concentration des marchés : le jeu des alliances

En transport de lignes régulières<sup>31</sup>, les grands marchés sont ceux qui correspondent aux lignes Est-Ouest entre les trois pôles de la Triade. La concurrence est très vive dans ces carrefours du commerce international où se confrontent les grands opérateurs internationaux. Les frets qui s'y croisent ont une grande valeur (car les marchandises transportées sont chères) et la puissance des chargeurs leur permet de mettre en concurrence les armateurs. Comme la présence sur ces marchés est indispensable à la survie d'armateurs internationaux, la compétition y est intense. Elle se traduit par l'accroissement de la taille des navires sur les lignes Est-Ouest, ce qui aboutit à des surcapacités et à la chute des taux de fret. Les armateurs sont contraints de casser les prix pour rentabiliser l'utilisation des équipements<sup>32</sup>.

Les armateurs européens passent alors d'une logique internationale dans les années 1960-1970 - leur réseau était alors centré sur leur continent d'appartenance - à une logique mondiale dans les années 1980-1990, pour élargir leur réseau au Pacifique et s'intégrer au premier marché mondial<sup>33</sup>.

« Hier, la maîtrise d'un réseau restreint, mais sur lequel la position commerciale était forte assurait la maîtrise d'une partie de l'espace maritime. Celui-ci était segmenté. Les plus gros enjeux se situaient là où les trafics étaient les plus actifs. L'Atlantique Nord a longtemps été le lieu de tous les affrontements. A partir des années 1960, la bataille s'étend peu à peu au Pacifique et aux liaisons Europe-Extrême-Orient où sont enregistrés les plus forts taux de croissance. Aujourd'hui, la domination de l'espace maritime ne peut être que globale. Elle nécessite la mise en place d'un réseau mondial de lignes régulières. Son artère terrestre est circumterrestre et relie les trois pôles de la Triade » (FREMONT A., 1996, p. 207).

<sup>30</sup> cf. *infra* : La figure 44 présente la carte des principaux ports méditerranéens.

<sup>31</sup> Les trafics maritimes se répartissent entre les lignes régulières des grandes compagnies maritimes qui font des escales régulières dans des ports déterminés à date fixe, les circuits « tour-du-monde » qui relient régulièrement entre eux les pôles de la Triade, et le *tramping*, navigation sans itinéraire préétabli.

<sup>32</sup> TERRASSIER N. (1997), *op. cit.*, p. 127.

<sup>33</sup> FREMONT A. (1998), *op. cit.*, p. 172.

L'enjeu, pour les grands armements, est de s'imposer sur au moins deux marchés parmi les trois de la route Est-Ouest (Amérique-Europe, Europe-Asie, Asie-Amérique). Ils sont fréquemment présents sur les deux marchés centrés sur le continent de leur pays d'origine (par exemple Europe-Asie et Europe-Amérique pour un armateur européen) et tentent de plus en plus de conquérir le troisième marché qui leur manque (le marché Asie-Amérique dans le cas de notre exemple) pour devenir des opérateurs globaux. Ainsi, en 1997, seize des plus grands transporteurs mondiaux étaient présents sur les trois marchés, alors qu'ils n'étaient que trois en 1990 (le taiwanais Evergreen, l'américain Sealand et le danois Maersk).

Le secteur du transport maritime mondial est concentré entre les mains d'un nombre restreint de grandes compagnies. En effet, la flotte cumulée des 25 plus grands opérateurs de conteneurs représente 87% de la capacité des 100 premiers opérateurs (avec 4 227 000 E.V.P.). Si l'on s'intéresse au seul service de lignes régulières, la concentration des capacités de transport aux mains de quelques opérateurs est encore plus significative : la capacité des 4 450 navires déployés sur ces lignes atteint 5 750 000 E.V.P. : les 25 premiers opérateurs en représentent 48%, les 100 premiers 91,1% et les 100 suivants 4,7%. A lui seul, Maersk Sealand détient 12% du total<sup>34</sup> !

Les capacités des 15 premiers transporteurs de conteneurs illustrent la domination du secteur par quelques armateurs, souvent constitués en groupes (cf. Tab. 5). En 2001, le leader mondial est le danois Maersk, associé à l'américain Sealand et plus récemment à Safmarine, opérateur spécialisé dans les lignes Nord-Sud<sup>35</sup>. Il domine largement son premier concurrent, le britannique P&O Nedlloyd, puisqu'il dispose d'une capacité deux fois supérieure à la sienne. Ce tableau illustre par ailleurs le poids considérable des armateurs asiatiques : ils accaparent plus de 40% de la capacité des 15 premiers opérateurs et rattrapent ainsi les Européens qui bénéficiaient d'une longue tradition maritime. La puissance des armateurs asiatiques provient de l'avance stratégique qu'ont acquis les N.P.I. en mettant d'emblée en place des réseaux mondialisés, et ce dès leur apparition sur le marché des transports dans les années 1960-70. Ainsi, l'armement taiwanais Evergreen a commencé ses activités en établissant une stratégie mondiale, fondée sur un tour-du-monde à double sens, qui l'a conduit rapidement à entrer en compétition avec les anciens armements européens ou américains.

---

<sup>34</sup> *JMM*, 9/02/2001

<sup>35</sup> Safmarine est une société fondée en Afrique du Sud, avec des capitaux mixtes sud-africains et américains. Elle est enregistrée en Belgique depuis 1996, à la suite de son acquisition d'une société belge de transport (CMBT).



Tableau 5 : Les 15 premiers transporteurs de conteneurs mondiaux au 01/01/2001

Opérateurs	Nationalité	Capacité en E.V.P.	Nombre de navires
Maersk-Sealand Safmarine	Danemark-USA	694 054	297
P&O Nedlloyd	R-U	343 554	138
Evergreen Group	Taiwan	325 385	129
Hanjin/DSR-Senator	Corée du Sud- Allemagne	258 023	82
Mediterranean Shipping Co	Suisse	246 708	138
American President Line	USA	224 344	81
COSCO Container Lines	Chine	206 12	113
NYK	Japon	170 708	86
CP Ships Group	Canada	147 995	80
CMA-CGM Group	France	141 842	81
Mitsui-OSK Lines	Japon	138 573	65
K Line	Japon	136 46	62
Zim	Israël	131 776	75
OOCL	Hong Kong	129 121	48
Hapag-Lloyd	Allemagne	116 112	32

Source : JMM, 9/02/2001

La mondialisation des échanges et la recherche d'une compétitivité accrue exercent une pression telle que les armateurs doivent être à la tête d'un réseau mondial. Pour renforcer leur position, ils s'allient entre eux. Ceci leur permet à la fois de s'adapter à la concurrence et d'assurer la circulation des marchandises sur la quasi-totalité du globe.

Dans le but d'augmenter la fréquence des départs et de multiplier le nombre de ports touchés, les armateurs avaient commencé dès la fin des années 1970 à conclure des accords techniques d'association. Des consortiums intégrés<sup>36</sup> sont apparus sur le secteur Europe-Asie lors du remplacement soudain de cargos par des porte-conteneurs de 2 500-3 000 E.V.P. Vingt ans plus tard, deux facteurs précipitent leur éclatement, éclatement qui annonce une reconfiguration :

- la forte pression concurrentielle générée par l'arrivée sur ce marché de nouvelles compagnies très puissantes et capables d'opérer en solo,
- le besoin d'étendre ces alliances aux autres grands marchés.

Les anciens accords d'association laissent place dans les années 1990 à de nouvelles alliances destinées à assurer la rentabilité de navires de plus de 5 000

<sup>36</sup> Trio, Scandutch et ACE. cf. JMM, 10/11/2000.

conteneurs, en particulier sur les marchés transpacifique et Europe/Extrême-Orient, où les volumes du trafic sont considérables et poussent les plus grands armateurs à rompre la stratégie d'isolement qui était la leur dans la phase d'internationalisation. Les membres de ces alliances peuvent alors partager leurs navires, leurs équipements et leur savoir-faire technologique. Ils étendent ainsi leurs services et partagent les risques, tout en maintenant une concurrence entre eux en matière de marketing et de ventes.

Trois grandes alliances ont émergé à l'échelle mondiale en 1996 :

- l'alliance entre le danois Maersk et l'américain Sealand, avec une capacité de 510 000 E.V.P. en 1998, est la plus puissante;
- la « Global Alliance » a rapproché l'armement néerlandais Nedlloyd et l'américain APL (American President Lines), des asiatiques OOCL (Oriental Overseas Container Lines de Hong-Kong) et Mitsui-OSK-Line (Japon), pour une capacité de transport de 325 000 E.V.P.
- enfin, la « Grand Alliance », qui regroupait le britannique P&O, l'allemand Hapag-Lloyd, le singapourien Neptune Orient Lines (NOL) et le japonais Nippon Yusen Kaisha (NYK) pour une capacité de 360 000 E.V.P.

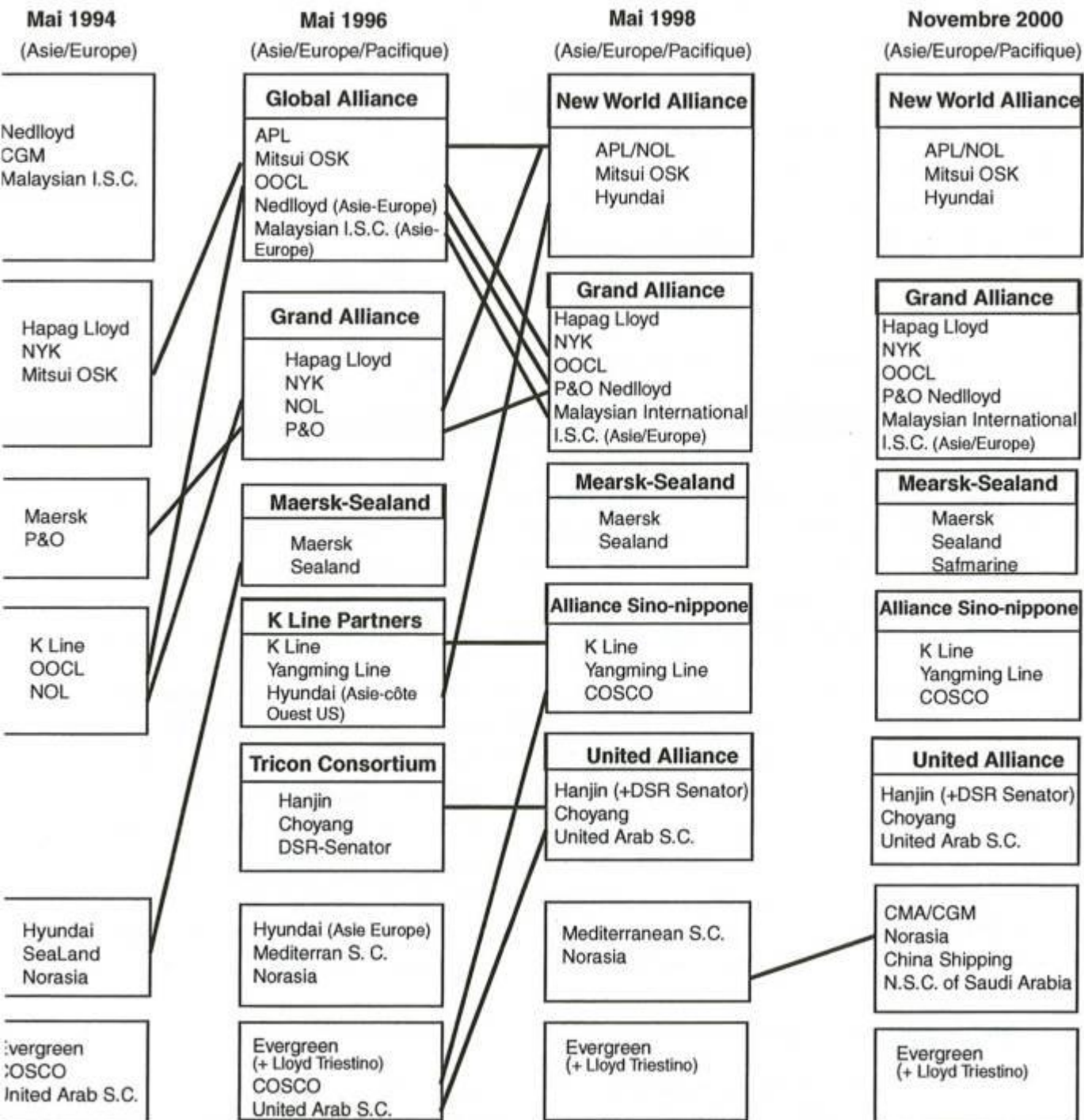
A partir de 1998, nous observons les recompositions intervenues sur le marché Europe-Asie, qui font suite à une série de fusions croisées<sup>37</sup> (cf. Fig. 40).

---

<sup>37</sup> P&O Containers Ld. fusionne avec Nedlloyd et American President Lines est racheté par le singapourien NOL.



Fig. 40 : Les grandes alliances d'armateurs sur le marché Europe-Asie



Abbréviations : APL : American President Lines (Etats-Unis), CGM : Compagnie générale maritime (France), CMA : Compagnie maritime d'affrètement (France), COSCO : China Ocean Shipping Co. (Chine), DSR-Senator (Allemagne), Evergreen (Taiwan), Hyundai (Corée du Sud), K Line : Kawasaki Kisen Kaisha Line (Japon), Malaysian International S.C. : Malaysian International Shipping Corporation, Mitsui OSK : Osaka Senpaku Kaisha Lines (Japon), Mediterranean S.C. : Mediterranean Shipping Co. (Suisse), NOL : Neptune Orient Lines (Singapour), NYK : Nippon Yusen Kaisha, OOCL : Orient Overseas Container Line (Hong-Kong), P&O : Peninsular & Oriental Container Limited (Grande-Bretagne), Sea-Land : Sea-Land Corporation (Etats-Unis), United Arab S.C. : United Arab Shipping Co. (Koweït), Yangming Line (Taiwan).

Sources : RIMMER P.J. (1999), et JMM, 10 novembre 2000.

La « Global Alliance » a perdu Nedlloyd au profit de l'alliance concurrente, la « Grand Alliance », et échangé avec celle-ci deux opérateurs asiatiques (OOCL et Malaysian ISC contre le singapourien NOL et le coréen Hyundai). Elle prend alors le nom de « New World Alliance ». La « Grande Alliance » se voit renforcée par ces modifications puisqu'elle gagne le second opérateur mondial (P&O Nedlloyd). L'alliance entre Maersk-Sealand ne s'enrichit, elle, qu'en 2000, de l'arrivée de Safmarine.

Trois autres alliances émergent en 1998 : l'alliance sino-nippone (le japonais K Line associé au taïwanais Yangming Line) ralliée par le chinois COSCO en 1998, lorsque les liens officiels entre les deux Chine furent annoncés; l'alliance entre les Français CMA-CGM et les opérateurs asiatiques (Norasia, China Shipping) et saoudien (NSC); et enfin, la « United Alliance » qui rapproche les compagnies chinoises Hanjin et Choyang du koweïtien United Arab SC. Quant à l'armement taiwanais Evergreen, qui détient la 3<sup>e</sup> capacité mondiale, il fait cavalier seul.

Les recompositions qui touchent les grandes alliances (à l'exception du danois Maersk-Sealand) aboutissent à une meilleure desserte de l'espace maritime, à des services plus directs et à des temps de transit plus courts. Elles n'ont guère subi de modifications récentes (1998-2001), mais on ignore encore si ces alliances constituent réellement un moyen de stabiliser à long terme le transport de conteneurs. Précisons enfin que ces alliances n'ont pas un caractère global, dans la mesure où elles sont établies pour un marché particulier, dans notre exemple la route Europe-Asie, ce qui n'exclut pas les accords entre compagnies relevant d'alliances concurrentes pour desservir d'autres marchés (par exemple, entre P&O-Nedlloyd et Mitsui-OSK pour des relations Nord-Sud).

Les réseaux, alliances et fusions transforment l'organisation de la navigation sur le globe en reliant de manière plus complexe les différentes parties du monde<sup>38</sup>. De cette complexité résulte une concentration croissante du marché de la navigation. A celle-ci s'ajoutent les accords passés entre opérateurs portuaires et compagnies maritimes, qui laissent entrevoir de nouvelles activités pour les armateurs. Ces alliances permettent à différents opérateurs de transport (transporteurs de conteneurs, exploitants portuaires, manutentionnaires, voire transporteurs ferroviaires) de s'associer sur toute la chaîne de transport. Les armateurs spécialisés dans le transport de conteneurs bénéficient, par ce biais, d'un moyen d'élargir leurs activités et de se lancer dans le transport multimodal.

### C. Multimodalisme et élargissement du rôle des armateurs

Dans le cadre de la fragmentation des processus de production et de l'intensification des échanges de produits intermédiaires, les armateurs ne sont plus seulement les livreurs auxquels l'industriel confie son produit fini, ils font aussi partie du processus

---

<sup>38</sup> Ainsi, l'indépendance de l'Atlantique Nord est révolue et les opérateurs qui limitaient autrefois leurs lignes à l'Asie s'étendent sur l'Atlantique. C'est le cas du Chinois Cosco-Yangming lorsqu'il s'allie en 1998 à « New World Alliance » pour prendre position sur le marché atlantique.



productif dont ils assurent la continuité. Le transport devient stratégique pour le développement industriel et les chargeurs demandent aux armateurs des services de plus en plus complexes, à la limite entre transport maritime et terrestre. Pour s'adapter à la demande des chargeurs, l'armateur se transforme en organisateur de transport multimodal et en assembleur de services - services portuaires, conseil logistique, administration des documents de transport...<sup>39</sup>. La structuration du réseau de transport maritime tend à rapprocher plus étroitement celui-ci des réseaux de transport continentaux.

### *1. Le conteneur, agent du développement du transport multimodal*

Le regroupement des routes maritimes en un réseau mondial hiérarchisé traduit le meilleur contrôle exercé par les armateurs sur le réseau de transport maritime. L'aboutissement de cette logique, amorcée avec la conteneurisation, est la maîtrise de toute la chaîne de transport. En effet, le conteneur est un outil multimodal qui facilite la mise en place d'une « logistique du porte à porte ». Les opérateurs maritimes doivent offrir aux chargeurs un service fiable de bout en bout. Ils sont contraints d'adapter la gestion de leur parc de conteneurs à la concurrence (éviter de charger des conteneurs vides qui coûtent cher) en effectuant un suivi informatique en temps réel de la marchandise. Ils doivent offrir un ensemble de services adaptés à la demande, qui peut comprendre, au-delà du transport maritime, la partie de transport terrestre (jusqu'à la destination finale) et les services portuaires.

La conséquence finale de cette évolution amorcée par la révolution du conteneur est l'imbrication de plus en plus étroite des réseaux de transport maritime et terrestre. « Le transport terrestre n'est plus seulement au service de la réussite du transport maritime. Il est un élément essentiel de la chaîne de transport dont la partie maritime ne représente plus qu'un maillon nécessaire »<sup>40</sup>.

Ainsi voit-on le développement de ponts terrestres, à l'image de celui qui relie les deux côtes des Etats-Unis par trains-blocs entre les océans Atlantique et Pacifique (cf. *supra* : Fig. 39). En réduisant la durée du voyage de la marchandise et en augmentant en conséquence le nombre de rotations des navires, ce système permet d'accroître les bénéfices de l'armateur. C'est dans ce but, mais aussi pour fidéliser leur clientèle et maîtriser les frets de plus en plus en amont de la chaîne de transport, que les armateurs investissent les hinterlands et le transport terrestre en devenant des transporteurs multimodaux. Ils éliminent ainsi les intermédiaires et élargissent l'aire de drainage des marchandises. La concentration des trafics dans quelques ports renforce ce phénomène.

Pour A. Frémont (1999, p. 211), cette logique aboutirait à la fin de l'espace maritime au profit d'un vaste espace homogène de circulation des marchandises. Mais, pour l'instant, si les transporteurs maritimes s'intéressent effectivement à la section terrestre

<sup>39</sup> TERRASSIER N. (1999), *op. cit.*, p. 204-205.

<sup>40</sup> FREMONT A. (1998), *op. cit.*, p.161.

du transport, ils sont surtout préoccupés par les moyens de conserver leur position sur le marché maritime. L'unitisation des charges et la concentration des marchés transforment les stratégies des armateurs.

## 2. L'élargissement du rôle des armateurs, nouveaux acteurs de l'aménagement portuaire

Les grands opérateurs tendent d'abord à intégrer le chaînon portuaire en passant des accords avec les opérateurs portuaires et en se portant acquéreurs de certains terminaux - ceux qui leur semblent les plus intéressants pour leur réseau mondial et leur permettent d'accroître leur maîtrise de l'espace maritime.

L'accord entre l'armateur américain Sealand et le manutentionnaire ECT (European Container Terminal) est déjà ancien; il date de 1957, lorsque l'armateur choisit Rotterdam comme tête de ligne de ses dessertes transatlantiques. En 1988, l'armateur s'engage directement dans la construction d'un nouveau terminal sous contrat avec ECT. Réservé à son usage, ce terminal de 500 000 E.V.P. est entièrement automatisé : des micro-émetteurs enfouis dans le sol guident le déplacement des chariots sur le site, le conteneur est identifié à l'entrée par lecture optique, acheminé à l'endroit précis de stockage par engins programmés, repris puis mis à bord à une place prédéterminée, avec l'intervention de deux ou trois hommes au plus<sup>41</sup>.

Les grands armateurs étendent ainsi leurs activités à la gestion de terminaux portuaires, profitant de l'ouverture du domaine portuaire à la privatisation, en prenant des parts de marchés dans les sociétés d'opérateurs portuaires. Ces derniers se disputent la participation de ces grandes compagnies maritimes qui leur garantissent, par leurs investissements, la fréquentation du port par leurs propres lignes.

Plus récemment, après avoir investi dans le terminal d'Algesiras pour en faire son *hub* méditerranéen, Maersk-Sealand vient d'acquérir une part de 30% dans le nouveau terminal malais de Tanjung Pelepas, afin de remplacer son *hub* du Sud-Est asiatique, Singapour<sup>42</sup>. Les grands armateurs jouent alors un rôle indirect dans la mise en place des équipements portuaires et, surtout, dans leur capacité de développement.

Dans ce contexte, il est nécessaire pour un opérateur portuaire de s'allier à certains membres des grandes alliances de transporteurs maritimes s'il veut que son port soit choisi comme port d'escale ou de transbordement. Les rivalités pour obtenir le contrôle ou la création de terminaux s'exercent aussi entre les armements et les opérateurs portuaires qui leur sont liés. Ainsi, la mise en œuvre par Maersk de son nouveau terminal à Tanjung Pelepas (Malaisie), destiné à devenir le nouveau *hub* asiatique de la compagnie, a engendré des représailles de la part de l'Autorité du port de Singapour qui bénéficiait auparavant de ce trafic<sup>43</sup>. Dans le cas qui nous intéresse, la mise en œuvre du nouveau terminal à conteneurs de Port Saïd Est a mis en concurrence deux opérateurs

<sup>41</sup> FREMONT A (1998), VIGARIE A (1998), *op. cit.*, p. 70.

<sup>42</sup> *JMM*, 17/11/2000.

<sup>43</sup> *idem*.



portuaires (Port of Singapor Authority et le hollandais ECT, lui-même lié à l'armateur Maersk) avec le transporteur britannique P&O<sup>44</sup>.

La standardisation engendrée par la technique du conteneur se répercute sur le métier des armateurs : de plus en plus, ceux-ci intègrent des modes de transports terrestres complémentaires pour maîtriser toute la chaîne de transport et être plus compétitifs. Cette évolution est facilitée par celle des télécommunications et par le regroupement des routes maritimes en un réseau mondial, où quelques plates-formes d'éclatement centrales permettent de réorienter les flux vers les ports secondaires. Avec le développement du transport multimodal, la prestation de transport s'élargit à la fonction de distribution.

Depuis la fin des années 1980, les armateurs participent à des groupes de transport intermodal. On observe ainsi la fusion entre Sealand et la compagnie ferroviaire américaine CSX (ce qui traduit l'importance, pour la compagnie maritime, de maîtriser le transport ferroviaire sur le pont terrestre nord-américain). De son côté, le groupe Nedlloyd promeut sa branche terrestre. Mais cette évolution est seulement amorcée et « l'intégration directe des armateurs à la chaîne de transport se limite encore essentiellement à la manutention et, pour les plus puissants d'entre eux, à l'exploitation de ponts terrestres ferroviaires en Amérique du Nord »<sup>45</sup>.

### 3. Conteneurs et distribution : de nouvelles activités de services pour les ports

Les centres de distribution qui accompagnent l'évolution du transport maritime par conteneurs offrent de nouveaux services pour le traitement de la marchandise. Plus que de simples entrepôts, ces centres, situés dans les zones portuaires, proposent des services variés : l'emportage et le dépotage des conteneurs sont complétés par des mesures de commercialisation sous forme d'ensachage, de paquetage, d'étiquetage, voire de traduction des notices d'emballage en prévision de la commercialisation.

Depuis une décennie, cette adaptation des grands ports européens à la commercialisation s'accroît, sur le modèle des *distriparks* de Rotterdam, où, en 1991, 310 entreprises étrangères - en particulier américaines et japonaises - confiaient à des entreprises locales ces opérations qui leur permettent d'accéder au marché de la Communauté Européenne (VIGARIE A., 1998, p. 89). Certains de ces centres de services possèdent même leurs propres canaux de distribution et de vente et offrent des services de gestion financière.

Cette nouvelle forme d'activité portuaire peut en partie déterminer le succès d'un port qui ne mise pas uniquement sur son hinterland terrestre, ce qui est justement le cas du nouveau projet de port de Port Saïd Est. Dans ce domaine, l'anticipation des services offerts peut attirer de nouvelles lignes dans un port. En effet, d'après N. Terrassier (1997, p. 49-50), toute l'organisation des lignes de transport maritime est déterminée par le choix

<sup>44</sup> Cf. *infra* : Chapitre 6.

<sup>45</sup> FREMONT A (1998), *op. cit.*, p. 164.

des chargeurs en matière de centres de distribution et par la localisation de ces derniers dans certains ports, à proximité des grands centres de production ou de consommation.

De tels centres de services sont-ils envisageables dans des espaces maritimes autres que les grands pôles de la Triade, et en particulier en Méditerranée ? La place qu'occupe cette mer dans les transports maritimes internationaux et dans les stratégies des armateurs permet d'appréhender les possibilités de développement des ports du canal de Suez.

#### **D. La Méditerranée dans la circulation maritime : des ports en concurrence, dans un espace maritime en croissance**

Alors que « la mondialisation partielle des années 1980-90 remet en situation de dépendance accrue des espaces périphériques » et que les espaces littoraux situés à l'écart des lignes reliant les grands ports de la Triade et « dépendant de marchés continentaux restreints sont impitoyablement marginalisés »<sup>46</sup>, la Méditerranée connaît une évolution remarquable. En effet, par sa situation sur l'une des grandes routes mondiales (la route Europe-Asie), la mer intérieure apparaît comme un lieu d'échanges et de transit où le transport de conteneurs croît et les concurrences entre ports s'accroissent.

##### **1. L'essor du transport de conteneurs en Méditerranée**

Les échanges « traditionnels » assurent encore une bonne part du trafic maritime en Méditerranée.

Les flux pétroliers issus des pays du Proche-Orient y trouvent un débouché, le trafic passagers reste très important, les échanges de marchandises diverses<sup>47</sup> se partagent entre les navires rouliers<sup>48</sup> et les porte-conteneurs. Mais le trafic de conteneurs connaît une forte croissance; entre 1990 et 1997, il a plus que doublé en Méditerranée, passant de 7 à 16 millions d'E.V.P. Il représente une part sans cesse accrue du trafic global européen (cf. Tab. 6).

D'après le tableau 6, la Méditerranée voit son importance relative s'accroître plus rapidement que celle de l'Europe dans le transport de conteneurs. Alors que la part relative des trafics enregistrés en Europe et en Amérique du Nord diminue au profit de l'Asie, celle du trafic méditerranéen est en légère augmentation. La généralisation du

<sup>46</sup> FREMONT A (1996), *op. cit.*, p. 212.

<sup>47</sup> Ces échanges de marchandises dominent dans le sens Nord-Sud, à partir de la façade européenne, et prennent soit la forme de biens de consommation et de machines, soit celle de produits sous-traités et de pièces destinées au montage dans les ateliers des pays du Sud.

<sup>48</sup> La technique du roulage (manutention horizontale de produits sur remorque permettant une plus grande facilité de mouvement dans les ruptures de charge) est bien adaptée aux capacités des infrastructures terrestres et portuaires des pays du Sud et aux courtes distances qu'implique la traversée de la Méditerranée. De véritables « ponts flottants » sont ainsi mis en place ; avec des durées de transit inférieures à 48 heures, ils assurent une continuité presque parfaite entre transport terrestre et maritime.



trafic de conteneurs en Méditerranée est due en partie aux changements dans l'organisation mondiale des échanges maritimes.

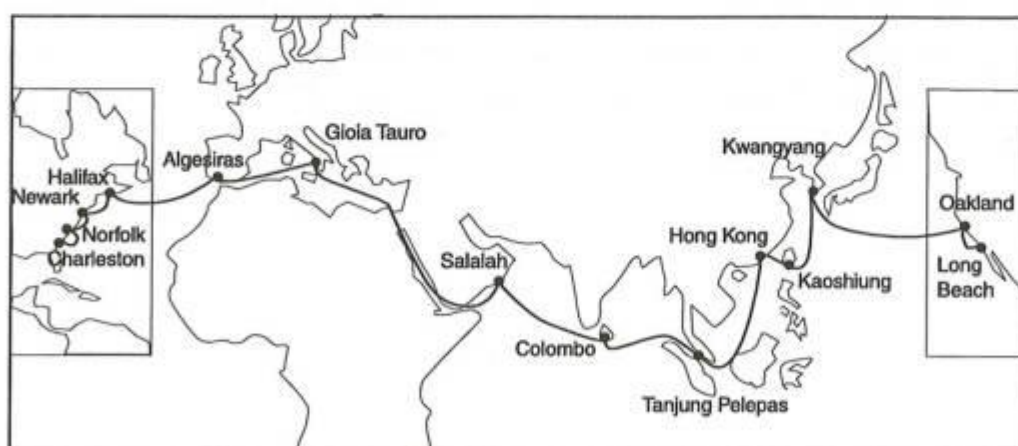
Tableau 6 : La place de la Méditerranée dans l'essor du mouvement portuaire de conteneurs dans le monde (en millions d'E.V.P.)

	1987	soit en %	1996	soit en %	taux d'accroissement 1987-1996 (ensemble de la période)
Amérique du Nord	14,2	21,2	23,6	15,3	66,2
Asie de l'Est et du Sud-Est	22,1	32,9	67,1	43,5	203,6
Europe	19	28,3	36,3	23,5	91,0
dont Méditerranée	5	7,5	11,7	7,6	134,0
Reste du monde	11,8	17,6	27,3	17,7	131,4
Total	67,1	100	154,3	100	129,3

Source : Ocean Shipping Ltd, cité par Frémont A. (1998), p. 102.

Le bassin méditerranéen est avant tout un lieu de transit pour les trafics dont, pourtant, ni l'origine, ni la destination ne sont situées sur les rivages de la Méditerranée<sup>49</sup>. Le percement du canal de Suez a permis, en diminuant les temps de transport, la connexion de la mer Méditerranée aux grands flux de transport internationaux. Celle-ci tire parti de sa position sur la grande route Europe/Extrême-Orient<sup>50</sup>, par laquelle transitent des marchandises circulant entre l'Europe ou l'Amérique du Nord et l'Extrême-Orient, le Proche-Orient, l'Est africain ou l'Océan Indien (cf. Fig. 41).

Figure 41 : Les escales sur la ligne régulière Europe-Asie de Maersk-Sealand, via la Méditerranée



Source : Maersk-Sealand, 2001.

<sup>49</sup> ROUDIER J. (1991) : « Les transports maritimes en Méditerranée : cabotage européen, dessertes insulaires et échanges avec les pays de l'UMA », in REYNAUD C., SID AHMED A. (ss dir.) : *L'avenir de l'espace méditerranéen*, Crédit Mutuel Méditerranéen, Publisud, p. 862

<sup>50</sup> En 1995, la route maritime de lignes régulières conteneurisées Europe/Extrême-Orient représentait 13 % du trafic total des principales routes, soit plus que la ligne transatlantique (7,3 %), mais moins que la route transpacifique (21,6%). TERRASSIER (1997), *op. cit.*, p. 129.

Depuis la fin des années 1980, les grands porte-conteneurs engagés sur les lignes Europe-Asie font en effet escale en Méditerranée grâce au renforcement des réseaux logistiques liant les marchés intérieurs aux marchés mondiaux<sup>51</sup>. Mais seulement deux ports, situés à l'entrée et au centre de la mer intérieure (Algésiras et Gioia Tauro), sont touchés par la ligne régulière de Maersk-Sealand.

La généralisation du trafic de conteneurs en Méditerranée est aussi rendue possible par les changements survenus dans le domaine portuaire en Méditerranée. A la réouverture du canal de Suez en 1975, alors que le trafic de conteneurs était en pleine expansion, les ports méditerranéens sous-équipés et mal adaptés ne pouvaient rivaliser avec les ports d'Europe du Nord, entraînés à capter tout le trafic de conteneurs en provenance d'Asie<sup>52</sup>. Les difficultés internes des ports méditerranéens (sites exigus, gestion publique et relations de travail très rigides, propices aux grèves de dockers, ...) ont peu à peu été surmontées : de nouveaux ports ont été construits depuis les années 1960 (Fos à Marseille, Voltri à Gênes, ou sur de tout nouveaux sites : Marsaxlokk à Malte, Gioia Tauro en Italie), et certains ont été privatisés (La Spezia, Voltri, Gioia Tauro...). Ce sont ces ports qui concentrent aujourd'hui la plus grande part du trafic de conteneurs.

Mais comme le montre la Fig. 42, le renouvellement portuaire en Méditerranée a surtout été permis par l'émergence des fonctions spécialisées de transfert et de transbordement liées à la globalisation du transport maritime. Comme ailleurs dans le monde, les capacités croissantes des porte-conteneurs y ont en effet conduit à l'émergence de quelques *hubs* qui concentrent les lignes maritimes dans la mer intérieure. L'activité de ces nouveaux ports ne dépend pas de leurs relations avec leur hinterland, mais du transbordement qui permet la redistribution régionale des conteneurs par des services de navettes. La croissance depuis 30 ans du volume de conteneurs traités est encore plus forte dans le transbordement et un certain nombre de nouveaux ports, consacrés exclusivement à cette fonction, sont apparus depuis 1995.

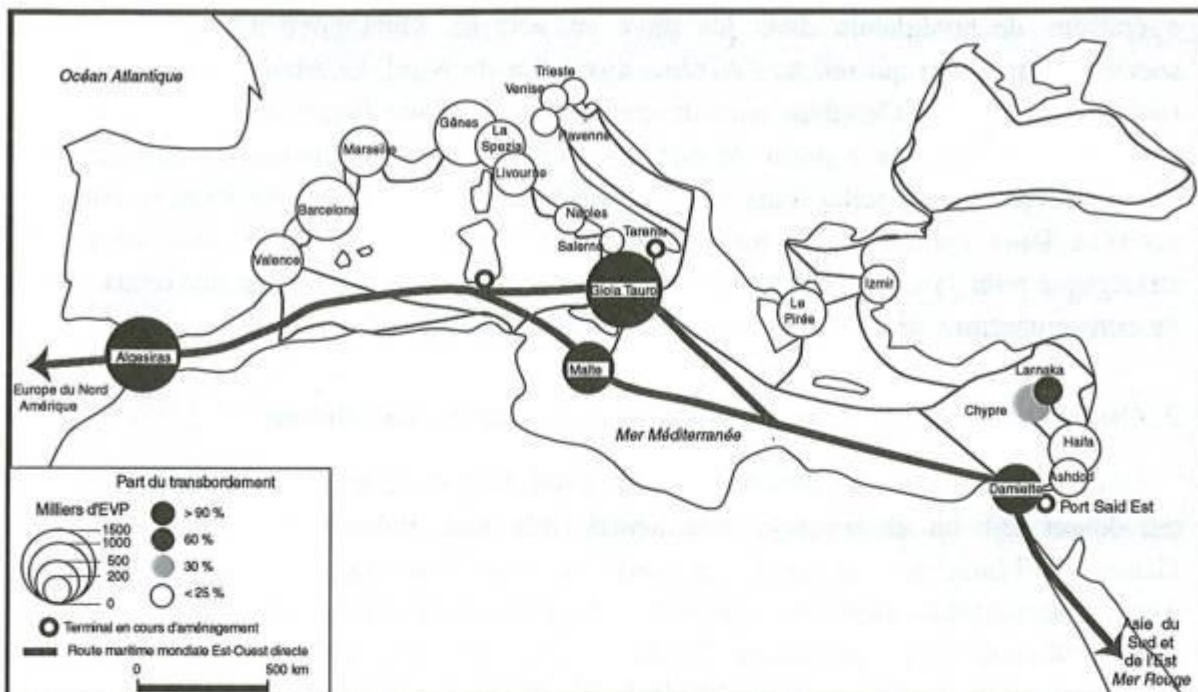
---

<sup>51</sup> Auparavant, les ports nord-européens dominaient le commerce de conteneurs grâce à leur hinterland puissant et leur gestion portuaire. cf. RIDOLFI G. (1999) : « Containerisation in the Mediterranean : between global routeways and feeder services », *GeoJournal*, n°48, p. 30.

<sup>52</sup> Ce trafic s'est développé sur des routes alternatives lors de la fermeture du canal de Suez : soit via le cap de Bonne Espérance, soit par le pont terrestre mis en service sur la voie ferrée transsibérienne (RIDOLFI G., *op. cit.*, p.31).



Figure 42 : Principaux ports méditerranéens de conteneurs en 1997



Source : Bergeron R., 1999, p. 103, d'après le JMM du 07/08/98.

Le transit des porte-conteneurs de grande taille, employés dans les liaisons à grande distance, pose la question du choix du nombre et des localisations optimales des points d'éclatement à partir desquels se fera la diffusion des conteneurs en Méditerranée. Le choix de la localisation d'un *hub* dépend du compromis trouvé entre deux rationalités économiques : la réduction du nombre d'escales sur une route mondiale (afin de raccourcir la durée de la rotation maritime) et la longueur (donc le coût) des transports de desserte terminale jusqu'aux chargeurs. Mais la concentration des escales des navires-mères augmente d'autant la longueur et donc le coût des transports de desserte terminale jusqu'aux chargeurs. Les terminaux qui connaissent le plus grand succès sont ceux qui ont su tirer parti de leur situation sur l'une des principales routes traditionnelles de conteneurs (Asie-Europe), en particulier ceux qui occupent de fortes positions sur la route transméditerranéenne et permettent ainsi aux navires de s'en éloigner le moins possible :

- soit que, grâce à leur situation, ils dominent les accès de la mer Méditerranée: Algeiras sur le détroit de Gibraltar et Damiette à moins de 50 km de l'entrée du canal de Suez,
- soit qu'ils contrôlent le bassin central méditerranéen (Gioia Tauro en Calabre et Marsaxlokk à Malte), mais ils sont alors soumis à une telle concurrence qu'ils doivent en permanence accroître et améliorer leur équipement pour survivre.

Le succès d'Algeiras comme port de transbordement en Méditerranée occidentale a suscité des vocations dans le centre du bassin méditerranéen et tout récemment dans l'Est du bassin, provoquant une concurrence entre différents ports ayant vocation (ou estimant avoir vocation) à devenir des *hubs* méditerranéens.

L'ouverture de nouvelles lignes, en rapport avec l'internationalisation des services de conteneurs, tourne désormais à l'avantage des ports du Sud et facilite la diffusion des opérations de conteneurs dans les pays en voie de développement, par le biais des services de navettes qui relient l'Afrique aux pôles du Nord. La Méditerranée et, dans une moindre mesure, les Caraïbes, sont devenues les nouveaux foyers de développement des services de conteneurs à partir du moment où les compagnies maritimes établissent des ports « pivots » pour relier leurs services de lignes principales en croissance continue et accroître leurs opérations de navettes<sup>53</sup>. La Méditerranée recouvre ainsi un caractère stratégique pour la mise en place de services de navettes touchant les nouveaux marchés de consommations des pays du sud et de l'est méditerranéen.

## 2. *Compétition entre les ports en Méditerranée et au Proche-Orient*

Les concurrences se font donc sentir aussi bien entre les ports à hinterland - ceux qui desservent un arrière-pays continental, tels que Valence, Barcelone, La Spezia, Gênes, ou Marseille - qu'entre les ports de transbordement tels qu'Algésiras, Gioia Tauro, Marsaxlokk-Malte et Damiette - dont l'activité de transbordement représente environ 90% du total - ou encore Chypre - Limassol et Larnaka sont des terminaux de transbordement à 50% - (BERGERON R., 1999, p. 102). Dans cette compétition, l'accroissement de l'activité des ports de transbordement ne nuit pas à l'activité générale des ports. Au contraire, aussi bien les ports liés aux services de navettes, tels que Alicante, Savone, Naples ou Tunis, que les ports traditionnels orientés vers leur hinterland, bénéficient des répercussions positives du trafic de transbordement sur les autres ports (RIDOLFI G., 1999, p.31).

### a. *L'émergence de hubs en Méditerranée occidentale et centrale*

La concurrence est en revanche très vive entre les ports qui aspirent à devenir l'un des rares points centraux du réseau mondial du trafic maritime, dans une mer dont les dimensions réduites limitent le nombre possible de ces points de jonction. Les opérateurs portuaires mettent en place des équipements de plus en plus modernes, ce qui les incite à garantir l'utilisation de leurs services par une ligne maritime qu'ils s'attacheront par contrat (ou par une participation de l'armateur au capital de la société de gestion portuaire). Certains terminaux participent ainsi à la modification des cartes de lignes régulières, en émergeant comme de véritables plates-formes de transbordement, des *hubs* consacrés à l'optimisation du réseau de transport d'une compagnie. Les compagnies de navigation mettent en place leur *hub* en choisissant parmi les ports présentant les meilleurs localisation et équipements : le leader mondial, Sealand-Maersk, s'est installé à Algésiras et Gioia Tauro, l'italien Contship à Gioia Tauro, la Grand Alliance à Marsaxlokk, P&O à Gênes et Evergreen à Tarente.

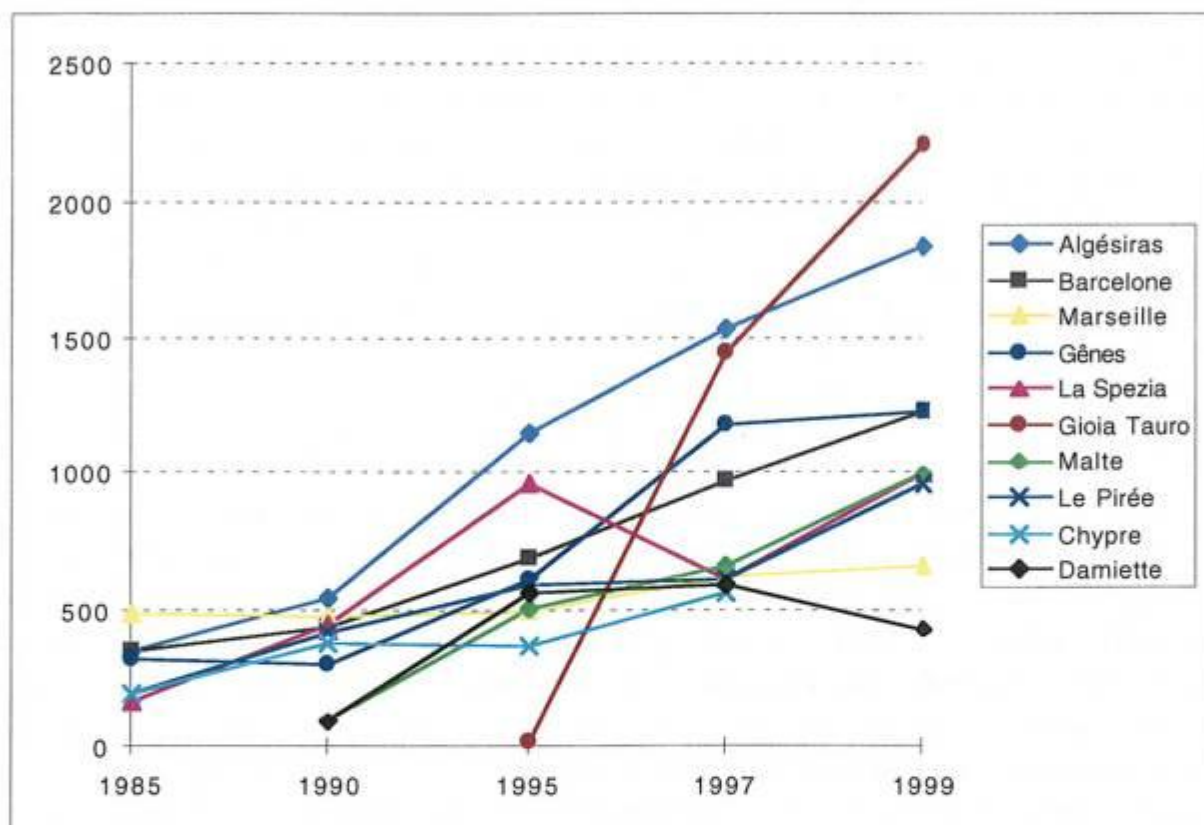
---

<sup>53</sup> SLACK B. (1999) : « Across the pound : container shipping on North Atlantic in the era of globalisation », *GeoJournal*, n°48, pp. 9-14.



Depuis 1995, de nouveaux ports de transbordement sont apparus sur la carte des ports méditerranéens. Trois grandes plates-formes de regroupement et éclatement des conteneurs dominant en Méditerranée : Algésiras (Espagne), Gioia Tauro (Italie) et Marsaxlokk (Malte) (voir *supra* : Fig. 42 et *infra* : Fig. 43).

Figure 43 : Progression des mouvements de conteneurs dans les principaux ports méditerranéens (en milliers d'E.V.P.)



Sources : JMM 17/11/2000, Rafimar 2001, sites internet des ports de Malte, Ashdod, Beyrouth, Bernardie - Tahir N. (2000), les données pour 1999 ne sont pas disponibles pour le port de Chypre.

Par sa situation sur le détroit de Gibraltar, qui lui permet de commander l'entrée de la « mer intérieure », Algésiras est devenu le premier port de transbordement méditerranéen. Deux grands armateurs, dont les réseaux sont coordonnés, ont choisi d'en faire leur *hub* : le danois Maersk et l'américain Sealand. Il en résulte une activité portuaire considérable (plus de 2 millions d'E.V.P. sont traités en 2000), mais sans aucun rapport avec l'économie de l'arrière-pays : l'unique activité du port consiste à faire passer les conteneurs d'un navire sur un autre. Face au succès d'Algésiras, Gibraltar et Tanger envisagent d'installer des terminaux concurrents.

Mais la réussite la plus spectaculaire est celle de Gioia Tauro. Situé sur la côte ouest de Calabre, ce terminal occupe une position centrale sur la route transméditerranéenne qui relie Gibraltar à Suez et sa progression a été spectaculaire : deux ans après sa mise en service en 1995, il rafle la première position des ports à conteneurs méditerranéens en totalisant près d'un million et demi de mouvements, et sa

position s'est encore affirmée en 2000 avec 2,65 millions d'E.V.P.! Le nouveau port central de Méditerranée, aménagé pour ses besoins par le grand transporteur italien Contship, a réussi à attirer le plus grand opérateur mondial de conteneurs, Maersk-Sealand, qui en a fait son centre de distribution pour toute la Méditerranée orientale et centrale, ce qui lui permet de compléter son implantation en Méditerranée. Le succès de ce terminal s'est fait ressentir dès sa mise en service en 1995 sur le trafic des ports voisins (cf. Fig. 43).

Le trafic de La Spezia (dont la part de transbordement est pourtant inférieure à 25%) chute brutalement entre 1995 et 1997, et deux ports spécialisés dans le transbordement accusent à la même période une baisse du rythme de progression de leurs échanges : ce sont Damiette (Egypte) et surtout Malte, où le terminal de Marsaxlokk, mis en service en 1988, était jusqu'alors le *hub* méditerranéen des 4 compagnies maritimes de la Grand Alliance<sup>54</sup>. Gioia Tauro a « littéralement brisé le monopole que détenait Marsaxlokk dans sa fonction d'unique centre de transbordement à la charnière de la Méditerranée orientale et occidentale »<sup>55</sup>. En effet, dès 1996, les premiers armateurs mondiaux, Maersk et Sealand, déplaçaient leurs activités de Marsaxlokk à Gioia Tauro, et, dès la fin du contrat qui les liait au port maltais jusqu'en 1998, les compagnies de la « Grand Alliance » commencèrent à se tourner vers le port calabrais dont les tarifs sont très avantageux.

Les services de navette devraient avoir un bon avenir en Méditerranée et pourraient participer à l'accroissement du trafic des ports de moindre importance, « en prenant appui sur les plates-formes portuaires qui sauront avoir les conditions de manutention et de transbordement les moins coûteuses et les plus fiables »<sup>56</sup>. Ces dernières, limitées à leur fonction de transbordement du transit international, sont dépendantes des armateurs et chargeurs qui organisent les flux. Dans l'espoir d'attirer les plus grands, les ports méditerranéens rivalisent d'équipements modernes et d'espaces plus gigantesques les uns que les autres. Et cela, alors même que l'apport économique du trafic de transit lié aux ports de transbordement est controversé. En effet, l'activité des grands terminaux à conteneurs méditerranéens dédiés à tel ou tel armement et placés au centre de la stratégie mondiale de la compagnie, ne doit rien à un environnement économique immédiat. Ces terminaux ne présentent pas les fonctions diversifiées qui caractérisent les grands ports traditionnels commandés par de puissantes agglomérations (comme Londres, Rotterdam, Anvers, Londres, Singapour à l'échelle mondiale ou Gênes en Méditerranée). En comparaison avec l'activité portuaire de ces grandes « métropoles de la mer », « le trafic de transit apporte peu aux ports traversés, sauf des nuisances, et quelques taxes ou achats d'énergie » (BRUNET R., 1992, p.490). Ce trafic permet néanmoins, selon A. Vigarié<sup>57</sup>, de réaliser des opérations jugées fructueuses, « car les services, payés par d'autres pays, aident à l'équipement et à l'amortissement des

<sup>54</sup> Hapag Lloyd, NYK Line, Neptune Oriented Line et P&O Containers. Cf. RIDOLFI G. (1999), *op. cit.*, p. 31.

<sup>55</sup> BERNARDIE -TAHIR N. (2000) : « Du port des galères au hub : l'évolution des fonctions portuaires de Malte à la croisée de nouvelles routes maritimes méditerranéennes », *Annales de géographie*, n° 616, p. 609.

<sup>56</sup> ROUDIER J. (1991), *op. cit.*, p. 864.

<sup>57</sup> VIGARIE A (1998), *op. cit.*, p. 78.



équipements utilisés; [...] ces types d'activités impliquent des manutentions, donc l'usage de grues, portiques, hangars, transports dans le périmètre portuaire, ainsi que le recours à une main-d'œuvre souvent abondante ». Cet auteur reconnaît cependant que la mécanisation des tâches liées à la conteneurisation a limité de façon drastique les emplois portuaires. Aussi, c'est plutôt dans les services annexes mis en place par les ports que la création d'activités et de richesse est conséquente.

Néanmoins, aussi bien en Méditerranée orientale qu'en mer Rouge ou au débouché du golfe Persique, les autorités portuaires et parfois les Etats se lancent dans la compétition pour faire de leur terminal « le » centre régional de transbordement du trafic de conteneurs.

#### b. Une place à prendre en Méditerranée orientale et au-delà de la mer Rouge

Alors que les deux principaux *hubs* du centre et de l'ouest méditerranéen (Algesiras et Gioia Tauro) ont passé en 2000 la barre des deux millions d'E.V.P.<sup>58</sup> et que le terminal central de Malte-Marsaxlokk dépasse le million, en Méditerranée orientale, le trafic de transbordement se concentre uniquement sur deux terminaux pour lesquels le mouvement de conteneurs est nettement inférieur :

- Haïfa (550 000 E.V.P. en 1999), bénéficie d'un vaste hinterland terrestre ouvert sur l'Asie.
- Damiette (432 000 E.V.P.), premier port égyptien de transbordement de conteneurs, talonné par l'ancien terminal de Port Saïd (avec 411 000 E.V.P.)<sup>59</sup>.

Si l'on se base sur la progression du trafic enregistrée depuis le début des années 1990, la capacité des ports de Méditerranée orientale sera bientôt insuffisante pour satisfaire la demande. C'est pourquoi certains ports se sont engagés dans de grands travaux d'aménagement portuaire depuis la seconde moitié des années 1990, afin d'attirer de nouvelles lignes et de s'imposer dans le réseau mondial pour la desserte par navette des ports de la région (cf. Tab.7).

<sup>58</sup> Le terminal d'Algesiras passe de 1,835 million d'EVP à 2,009 millions entre 1999 et 2000 (Puerto Bahia de Algeciras) et celui de Gioia Tauro atteint 2,653 millions d'EVP en 2000.

<sup>59</sup> Le port d'Alexandrie dépasse les 600 000 EVP en 1999, mais comme il est spécialisé dans l'approvisionnement du territoire égyptien, il est exclu du classement des ports de transbordement.

Tableau 7 : Les projets de nouveaux terminaux en Méditerranée orientale et autour de la péninsule arabique

Port	Projet	capacité prévue	longueur de quai	profondeur	surface de manutention-stockage
Malte	terminal à conteneurs de 4 <sup>e</sup> génération commencé en 1995, prévu pour 2010	650 000 E.V.P., en vue de doubler la capacité du port.	1100 m.	11-14 m.	45 ha
Haïfa (Israël)	4 nouveaux quais à cargos et conteneurs	20 millions de tonnes dont 900 000 E.V.P. à l'issue de la première phase en 2003	2700 m.	15-16 m.	
Ashdod (Israël)	nouveaux quais à conteneurs et cargos		1900 m.		85 ha
Aden (Yémen)	nouveau port	500 000 E.V.P.			
Salalah (Oman)	nouveau port de transbordement	2,2 millions E.V.P.			
Port Saïd	nouveau port de transbordement	capacité de 1,7 million E.V.P.	1200 m. (2400 m. à terme)	17-20 m.	2250 ha
Suez	nouveau port cargo		2000 m. pour la première phase	17 m.	5000 ha

Sources : « Egypt : two new industrial areas and ports », U. S. Department of Commerce - National Trade Data Bank, November 3, 2000, et « Israel port development », U. S. Department of Commerce - National Trade Data Bank, September 3, 1999.

Les concurrents sérieux des nouveaux ports égyptiens sont relativement distants de ces derniers et moins bien situés sur la grande route mondiale Est-Ouest. Les plus sérieux d'entre eux sont situés en Méditerranée orientale.

Seul le port de Haïfa, spécialisé dans l'approvisionnement, pourrait concurrencer Port Saïd Est comme centre de transbordement régional, suite à des aménagements conséquents : la profondeur des quais envisagée est en effet adaptée aux grands navires-mères engagés sur les lignes maritimes mondiales. Cependant, le renforcement de la crise israélo-palestienne depuis la deuxième *intifada* (automne 2000) ne favorise pas les échanges avec son hinterland. Les autres terminaux de la région sont principalement des ports d'approvisionnement, et même Beyrouth reste assez absent de la scène portuaire régionale malgré des velléités de s'imposer à nouveau comme grand centre régional<sup>60</sup>.

<sup>60</sup> Un nouveau terminal à conteneurs, dont le coût est estimé à 225 millions de US\$, était prévu dans le port de Beyrouth, mais son avenir est compromis depuis que l'Autorité du port de Dubaï s'est retirée, en mars 2001, du contrat d'équipement et d'exploitation de ce terminal, contrat qu'elle avait signé trois ans auparavant (*Menareport*, March 15, 2001). Ce retrait qui fait suite à un conflit non explicite, serait-il lié à l'annonce, fin 1998, de la construction du terminal de Port Saïd Est, à l'avancement des travaux constaté en 2001 et à l'engagement d'un grand groupe international dans l'exploitation de ce terminal, situé à quelque 250 km à peine du port libanais ?



Les ports du canal ont un avantage unique : leur situation, directement sur un passage maritime international qui maximise les économies de temps pour une escale.

Dans les ports de la mer Rouge et du golfe Persique, la compétition portuaire est plus sensible, mais elle n'influe sans doute pas directement sur le terminal de Port Saïd Est qui est centré sur la redistribution en Méditerranée orientale. En revanche, les ports cargos, souvent associés à de vastes zones de services et d'industrialisation gérées par des capitaux privés, sont assez dynamiques au sud du canal et pourraient concurrencer celui du Nord du Golfe de Suez.

Le terminal d'Aden, au Yémen, est un nouveau candidat sérieux, bénéficiant, comme les ports du canal de Suez, d'une position idéale sur la grande voie du trafic Est-Ouest. Partie prenante d'une zone franche, il doit transformer Aden en premier centre régional de service et de distribution. Géré par l'Autorité du port de Singapour, le terminal d'Aden a doublé en un an son trafic de conteneurs (il atteint près de 250 000 E.V.P. en 2000), notamment grâce à un contrat avec un grand groupe de transporteur de conteneurs, APL, Hyundai et MOL<sup>61</sup>. Au terme de la première phase de travaux, lancée en 1999, le port aura une capacité de 500 000 E.V.P. et il sera adapté pour recevoir les plus gros porte-conteneurs. Grâce à sa situation stratégique, il sera peut-être en mesure de concurrencer le port de Dubaï<sup>62</sup>, leader moyen-oriental actuellement incontesté des centres de transbordement régional, en raccourcissant de trois jours le temps de trajet imposé par une escale à Dubaï pour les navires engagés sur la route Est-Ouest. Grâce à sa situation entre les marchés indien et moyen-orientaux, Dubaï rivalise avec les plus grands centres de transbordement dans le monde (avec 2,8 millions de E.V.P. en 1999). A la fin des années 1990, un nouveau rival se dessine : le terminal tout récent de Salalah (Oman), situé à l'entrée du golfe Persique, connaît en effet une croissance fulgurante (il atteint le million d'E.V.P. dès sa deuxième année d'exploitation en 2000). Salalah a immédiatement attiré deux grands armateurs installés auparavant à Dubaï, Maersk et Sealand, provoquant une perte de 25 à 35% de l'activité de transbordement du numéro un régional. Salalah représente un rival d'autant plus sérieux pour Dubaï que sa capacité va être portée à 2,2 millions d'E.V.P. Toutefois, les perspectives de croissance du trafic de conteneurs dans la région du Golfe (16,1 millions d'EVP en 2015 contre 7 en 1998, dont la moitié en transbordement) rendent possible la coexistence de plusieurs centres de redistribution.

<sup>61</sup> « Regional Seaport development », *MENA report*, June 01, 2000, et EVERETT-HEATH T., DUTTA A : « Calm Waters stormy seas », *MEED*, 26/01/2001.

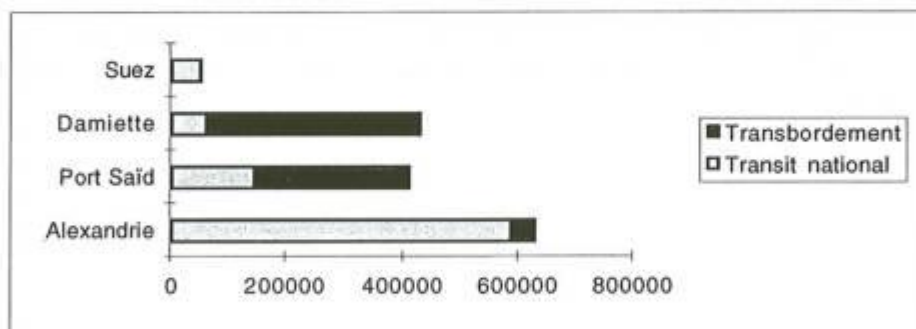
<sup>62</sup> Les ports jumeaux de Dubaï (Jebel Ali, accolé à la zone franche du même nom, et Port Rashid) sont certifiés ISO 9002 pour leur qualité et captent les 2/3 des conteneurs transitant dans le Golfe, parvenant ainsi à un trafic supérieur à 3 millions EVP en 2000. Mais leur taux de croissance annuel ralentit (1,4% contre 7,7%) et Dubaï Port Authority (DPA) a perdu 25 à 35% de son activité de transbordement suite au départ de Maersk et Sealand vers Salalah. En compensation, DPA cherche à étendre son rôle en prenant des participations dans d'autres ports (ex. Beyrouth : mais retrait annoncé; ou encore Jeddah et Djibouti).

### c. Quelle place pour les ports situés aux débouchés du canal de Suez ?

Le futur terminal de Port Saïd est destiné, par sa situation au débouché Nord du canal de Suez, à servir la Méditerranée orientale<sup>63</sup>, où, comme nous l'avons vu précédemment, les perspectives de croissance du trafic sont élevées et les concurrents peu nombreux, surtout après l'abandon du projet de Beyrouth.

Paradoxalement, la principale menace de concurrence provient du voisin égyptien qu'est le terminal à conteneurs de Damiette, situé à moins de 50 km du futur terminal de Port Saïd; ce port concentre jusqu'à aujourd'hui la majeure partie du trafic de transbordement réalisé dans les ports égyptiens (cf. Fig. 44). La proximité d'un terminal spécialisé et déjà inséré dans le système maritime pourrait menacer le futur terminal de Port Saïd. Le gouvernement égyptien a d'ailleurs fourni des garanties à l'opérateur privé chargé de ce dernier, l'assurant que Damiette ne traiterait pas plus de 1,2 million d'E.V.P./an. Cependant, la mise en service du terminal de Gioia Tauro en 1995 a montré la rapidité avec laquelle les compagnies maritimes sont capables de rompre leurs engagements avec des terminaux qui leur avaient jusqu'alors donné satisfaction pour s'implanter dans un port voisin s'il offrait à leurs yeux des avantages supérieurs. Le nouveau terminal de Port Saïd Est, directement relié au canal de Suez, offre théoriquement un avantage immense : il permettra aux navires de ne pas se détourner de leur route maritime mondiale.

Figure 44 : La fonction « transbordement » des ports de conteneurs égyptiens en 1999 (en E.V.P.)



Source : Rafimar, 2001.

Le nouveau terminal cargo du Nord du golfe de Suez n'est pas destiné à la fonction de transbordement. Il ne devra son succès qu'à sa fonction de port d'approvisionnement<sup>64</sup> pour l'Égypte et à la réussite de sa zone industrielle d'exportation. Le besoin d'un port

<sup>63</sup> Il pourrait même, d'après le ministre de l'Économie Boutros Ghali, contribuer au transbordement de conteneurs vers l'Arabie, les États du Golfe, la Jordanie, l'Iran, la Turquie et les anciennes Républiques soviétiques d'Asie centrale. Si ces deux dernières destinations nous paraissent crédibles, celles de la péninsule arabe nous semble plus relever de vues de l'esprit, étant donné la capacité et la renommée des ports émiratis. LYON A : « Mediterranean distributive ports : Cruising towards a Mediterranean hub port », *Metimes*, 19/7/98.

<sup>64</sup> Le ministre de l'Économie (Youssef Boutros Ghali) annonçait en 1998 que les capacités des ports égyptiens seraient saturées dans les cinq années à venir. LYON A., *op. cit.*



d'approvisionnement bien relié à la capitale garantit en partie son succès. Par contre, les exportations de sa zone industrielle entreront peut être en concurrence avec celles, fort réputées et desservies par des ports performants<sup>65</sup>, des zones industrielles d'exportation de la péninsule arabique. L'impact de la révolution des transports maritimes se fait ressentir sur l'organisation du réseau mondial des grands ports, dans lequel les institutions internationales et certains grands opérateurs portuaires tentent d'insérer les ports du canal de Suez. Ce choix a aussi des conséquences directes sur la zone du canal de Suez.

### **E. L'impact de la révolution des transports maritimes sur les structures de la région du canal de Suez**

Les conséquences de l'évolution des techniques de transport ont un impact direct sur l'espace régional du canal de Suez. L'emprise du canal maritime sur le terrain impose d'abord de conserver des réserves foncières nécessaires à de futurs aménagements. Cela limite l'utilisation de l'espace alentour, notamment pour l'implantation des nouveaux ports, et attise les concurrences spatiales autour du canal. De plus, la transformation du système maritime mondial influe sur les choix d'aménagement des ports du canal, tandis que l'activité résultant du transit maritime alimente, dans les deux villes situées aux débouchés de celui-ci, une économie portuaire et commerciale qui évolue en fonction des transformations du transport maritime.

#### ***1. Enjeux fonciers autour du canal***

Depuis la réouverture du trafic en 1975, la largeur du canal est passée de 280 m à 365 m. Elle devrait atteindre 400 m en 2010 à l'issue du plan d'agrandissement. Les portions de chenal qui ont été doublées pour permettre le croisement des navires sont passées d'une longueur de 26 km en 1956 à 78 km en 1980, soit 40 % de sa longueur. Elles sont localisées dans les lacs Amer ou Timsah, mais aussi sur la terre : à Ballah et à Port Saïd Est.

L'adaptation des dimensions du canal maritime à l'évolution de la flotte mondiale nécessite le gel de terrains adjacents à la voie d'eau, destinés à l'extension future du canal. L'élargissement du canal empiète sur les terrains situés sur la rive orientale. Une partie de ces terrains - hérités de la Compagnie Universelle - appartient à l'Organisme du canal, mais ce domaine n'a cessé de rétrécir. Entre les zones militaires et les espaces désertiques, tous deux propriétés de l'Etat, l'espace appartenant à l'Organisme du canal est de plus en plus convoité pour les extensions urbaines ou portuaires, en particulier à Port Saïd Est; cette raréfaction donne lieu à des conflits pour l'usage du sol.

---

<sup>65</sup> cf. *infra* : même chapitre, II.

## 2. L'occasion d'insérer les ports du canal dans le réseau maritime mondial en cours de hiérarchisation

La structuration en cours du réseau maritime mondial et, notamment, méditerranéen, place les responsables des ports du canal face à une alternative délicate :

- soit les ports du canal restent à l'écart des changements engagés et d'autres ports prendront place dans le réseau maritime mondial : en ce cas, les premiers seront encore plus marginalisés qu'aujourd'hui et ils ne participeront pas efficacement à la relance de l'activité du canal de Suez; ce dernier sera cantonné à l'infrastructure mondiale dissociée du territoire qu'il traverse et ne générera que peu d'activité alentour; le risque existe même que le canal ne perde de son attrait si ses ports, en retard de modernisation, ne peuvent plus donner satisfaction aux armateurs, et ce même pour une simple escale.

- soit les ports du canal tentent de s'imposer sur le réseau maritime mondial en profitant de l'atout de leur localisation sur une route maritime mondiale; dans ce cas, un changement d'échelle est nécessaire et la construction de nouveaux ports adaptés aux capacités et techniques de transport actuelles s'impose. C'est le choix qui a été fait pour les ports du canal : ils seront susceptibles d'avoir des effets positifs sur l'évolution du trafic du canal de Suez s'ils sont capables de proposer des services adaptés aux grands navires engagés sur la grande route mondiale Est-Ouest.

J. Marcadon évoque le « déterminisme de la mer qui conduit les grands ports, des rives du Rhin ou de l'Escault à la baie de San Pedro en Californie ou encore en Asie, à "courir devant la vague", c'est-à-dire à mettre en place les infrastructures qui précèdent la demande, et ce pour attirer les grands armements, ces multinationales de la mer qui régissent les flux d'échanges à travers le monde »<sup>66</sup>, et sont capables de faire la fortune d'un port ou de le maintenir à l'écart des grands flux maritimes. C'est ce qui s'est passé pour les nouveaux ports du canal : l'Etat a réquisitionné des terrains désertiques (Nord du Golfe de Suez) ou marécageux et appartenant à l'Organisme du canal (Port Saïd Est) pour y effectuer des travaux préparatoires coûteux (creusement des bassins...) destinés à attirer de grands opérateurs des transports maritimes. Deux d'entre eux se sont d'ores et déjà engagés à réaliser l'équipement des ports : le manutentionnaire ECT - c'est lui qui gère le port de Rotterdam - à Port Saïd Est et l'exploitant portuaire Stevedoring Services of America (du port de Seattle) au Nord du golfe de Suez. Par leur alliance avec les compagnies maritimes, ils garantissent la crédibilité de ces projets portuaires dont la surface prévue et les fonctions programmées devraient singulièrement modifier l'organisation de l'espace de la région du canal.

Ces opérateurs, ayant acquis expérience et réputation, dans les ports dynamiques des façades atlantique et pacifique de l'Europe et des USA, traduisent, par leur

<sup>66</sup> MARCADON J. (1998) : « Les grands flux maritimes : leur impact sur les littoraux », in GAMBLIN A. (ss. dir.) : *Les littoraux, Espaces de vies*, SEDES, p. 96



engagement dans les nouveaux ports du canal, leur volonté d'accroître leurs activités sur la portion de l'artère circumterrestre Est-Ouest, entre Europe et Asie, dans le cadre de leur stratégie de domination de l'espace maritime. Mais, par effet de retour, en insérant ses ports dans leurs stratégies mondiales, ils modifient aussi l'espace du canal de Suez : les transformations intervenues à l'échelle globale ont un impact direct sur l'espace régional.

### *3. L'influence de la concentration des flux conteneurisés et du gigantisme des flottes sur l'espace régional et urbain*

Le gigantisme des flottes exige de nouveaux types d'espaces portuaires, toujours plus vastes et accessibles, qui fonctionnent comme des interfaces entre terre et mer. La concentration des flux de conteneurs a généré un nouveau type d'aménagement portuaire : les plates-formes de regroupement et d'éclatement de conteneurs, fonctionnant comme des terminaux spécialisés dédiés à un grand armateur, lequel place ce *hub* au centre de sa stratégie mondiale. Ces terminaux spécialisés dans la redistribution régionale impliquent de nouvelles relations entre le port, son avant-pays et son arrière-pays. Dans la zone du canal, le *hub* régional planifié à Port Saïd Est doit aboutir au renforcement d'un arrière-pays coupé des pays voisins par les incertitudes politiques. Le réseau des infrastructures terrestres (autoroute, chemin de fer, tunnel et projet de pont sous le canal) est complété en ce sens et modifie en profondeur une organisation régionale jusqu'à présent plutôt structurée selon l'axe longitudinal du canal. L'intensification des liens entre le nouveau port industriel construit au nord du golfe de Suez et la capitale est aussi projetée, ce qui aurait pour effet d'accroître l'intégration du golfe dans l'espace national, sans que pour autant une unité se constitue entre le nouveau port et le port ancien de Suez.

Les transformations de l'économie maritime contribuent, comme dans la plupart des ports, à éloigner le port de la ville. Les ports de dernière génération nécessitent des surfaces tellement vastes qu'ils sont installés sur de vastes sites très éloignés des centres-villes. Cela a des conséquences sur l'organisation régionale : ces nouveaux équipements lui impriment de nouvelles directions pour l'extension des activités humaines et de l'urbanisation. Ici, ceux-ci tendent à privilégier les relations transversales au canal, ce qui signifie qu'ils sont susceptibles de rapprocher la zone du canal et celle du Sinaï de l'Égypte nilotique.

A l'échelle locale, la morphologie portuaire et urbaine s'en trouve aussi modifiée. Le terminal de Port Saïd Est est situé à l'est de la dérivation du canal de Suez, directement dans l'axe du canal, au seul endroit où la réserve de terrains disponibles permet l'implantation d'un port de 2 250 ha, surface nécessaire au traitement des conteneurs d'un *hub* régional. L'obstacle du canal maritime accentue encore la distance ville-port : le nouveau terminal est séparé du centre-ville par les deux branches du canal; il est dissocié à un point tel de la ville que le creusement d'un tunnel sous le canal est jugé nécessaire pour l'y raccorder. La ville de Port Saïd est ainsi conduite à adapter son tissu urbain aux structures maritimes en évolution et les autorités ont décidé d'exploiter cette obligation

en faisant de l'extension urbaine de leur ville sur la rive Est un point d'ancrage et un relais en direction du Sinaï.

Quant à la zone industrialo-portuaire du Nord du golfe de Suez, elle exige aussi de l'espace - pour l'activité usinière et le stockage en arrière des quais -, des profondeurs nautiques importantes<sup>67</sup> et des possibilités de liaisons intenses avec l'arrière-pays. Le port est situé à proximité des ressources pétrolières et gazières du golfe de Suez et de l'oléoduc Sumed, mais à 40 km au sud-est de la ville de Suez. L'aire urbanisée s'est déjà en partie étendue en direction du terminal pétrolier d'Adabiya, construit dans les années 1970 à une quinzaine de km du centre-ville. Toutefois, l'isolement du nouveau port de la ville et de ses dernières extensions, combiné au développement de relations étroites entre celui-ci et Le Caire, peut laisser penser à l'émergence d'un nouveau pôle d'activité indépendant de la ville de Suez<sup>68</sup>.

Les villes-ports du canal expriment bien cette « intercausalité du développement ville-port » qu'analyse A. Vigarié pour mieux comprendre les réactions de ce type de villes quand elles sont confrontées au déterminisme direct du navire et au dépassement des sites portuaires. Car si la ville influence les activités maritimes, l'inverse est aussi vrai et se traduit par l'ardente obligation qui est faite à l'organisme urbain de s'adapter à des équipements maritimes internationaux distants de son centre. L'impact de ce processus se fait sentir notamment sur l'organisation des liens physiques entre les différentes parties de la ville et, à terme, sur les groupes socioprofessionnels<sup>69</sup>.

En effet, l'éloignement des nouvelles structures portuaires des centres-villes, associé à la transformation du transport maritime, produisent leurs effets sur la structure socio-économique des villes. La mécanisation du traitement des navires imposée par le gigantisme a transformé radicalement le type d'emplois liés au port. Les nombreux dockers, indispensables au déchargement des navires, laissent progressivement place à un petit nombre de techniciens qualifiés, aux profils et à la culture fort éloignés de ceux de l'ancienne classe de travailleurs que réunissait une cohésion sociale forte, issue d'un labeur difficile. La manifestation des échanges maritimes (sortie des dockers, escales des marins) ne se fait plus sentir comme auparavant au cœur des villes, dont certaines activités « spécialisées » déclinent ou disparaissent, et les nouvelles structures portuaires ne génèrent plus qu'un nombre limité d'emplois de techniciens spécialisés capables de diriger d'immenses portiques et grues automatisées<sup>70</sup>.

\*

---

<sup>67</sup> Ce n'est qu'à partir de 14 m de profondeur que l'arrivée des navires de 120 000 tpl en charge rend les coûts de transport acceptables et permet l'installation d'une ZIP. Avec des accès de 19-20 m, il devient possible d'accueillir des navires de 200 000 à 250 000 tpl, ceux-là même qui offrent les taux de fret les plus attractifs. MARCADON J., (1998), p. 97.

<sup>68</sup> cf. *infra* : Chapitre 6, II.

<sup>69</sup> VIGARIE A. (1998), *op. cit.*, p. 90.

<sup>70</sup> Sur la mutation de la maritimité, cf. *infra* : IIIème Partie, Chapitre 10.



La volonté du gouvernement égyptien de redonner une place importante aux ports du canal dans la circulation maritime mondiale en les dotant de nouveaux équipements modernes aboutit à les placer - ou à les replacer, selon la période de référence que l'on retient - dans le système d'acteurs complexe des agents de l'économie maritime. Les firmes transnationales de cette économie, en lutte pour la domination de l'espace maritime, sont de plus en plus concentrées pour s'assurer la maîtrise de tout cet espace maritime. Elles étendent leur influence en s'attachant à des ports soigneusement choisis pour répondre au mieux à leur stratégie mondiale, du moins à celle du moment.

L'insertion des nouveaux terminaux du canal dans ce jeu d'acteurs vise à accroître le rôle de ces ports dans le réseau de la circulation maritime, de façon à relancer le trafic maritime du canal de Suez. La réorganisation du secteur maritime ne rejailit pas seulement sur les villes-ports, mais toute la zone du canal de Suez. En effet, les nouveaux ports doivent servir de moteur pour impulser l'organisation et le fonctionnement d'une nouvelle région, laquelle repose à la fois sur une vision globale du rôle international du canal de Suez et sur la stratégie d'aménagement des marges du territoire national par l'Etat.

Si la transformation du transport maritime a des répercussions sur la structuration du réseau maritime mondial, sur l'insertion des ports du canal de Suez dans ce réseau et sur l'organisation de leur région, elle influe aussi sur l'organisation des échanges et des structures de production industrielles dans le monde. L'accentuation du phénomène de mondialisation de l'économie induit alors une nouvelle façon de concevoir le développement économique, laquelle privilégie les modèles d'externalité, ne serait-ce que pour permettre aux modes d'organisation spatiale qu'ils promeuvent de se trouver en concordance avec les projets d'aménagement du canal.

## **II. REINTEGRER LE CANAL DE SUEZ A L'ECONOMIE MONDIALE ENGAGE LA POLITIQUE ECONOMIQUE NATIONALE**

Le choix de créer les conditions de la pérennisation du trafic du canal de Suez a des implications sur la politique économique égyptienne elle-même et sur les choix de développement. En effet, la planification de vastes complexes de transports internationaux et de grandes zones franches industrielles d'exportation désormais décidés en ce pays vise à attirer et à retenir sur les rives de l'axe majeur du commerce international qu'est le canal, les firmes représentant le capital national et surtout international. L'objectif est double : valoriser les investissements réalisés pour les nouveaux ports en créant une activité supplémentaire par rapport à l'activité portuaire (industrialisation et logistique) et accroître la rentabilité du canal en permettant à ses ports de capter des trafics susceptibles de générer une activité de services.

La volonté d'intégrer le canal aux mouvements d'échanges internationaux aboutit à la mise en œuvre de dispositifs destinés à attirer les firmes transnationales et à promouvoir les exportations. Ces dispositifs engagent sérieusement le gouvernement sur la voie de la libéralisation et de l'intégration à l'économie mondiale, ou la confirment, quitte à ce que des mesures spécifiques soient prises.

L'intégration de l'Egypte au système mondial est posée comme une nécessité, compte tenu des déséquilibres de l'économie nationale et de sa dépendance à l'égard des capitaux extérieurs. Si ce processus est déjà amorcé de longue date, il tend à se renforcer au cours de la phase la plus récente de la mondialisation par l'adoption, préconisée par les grandes institutions financières, du modèle de développement par les exportations. Supposé tirer parti des transformations du système de production international, ce modèle assujettit la politique intérieure aux desiderata de détenteurs de capitaux exigeants, qui ont leur propre vision de l'espace dans lequel ils investissent. L'Etat devient le garant de l'attractivité du territoire égyptien : pour la renforcer, il propose des sites attractifs et des incitations. La zone du canal de Suez, par laquelle transitent déjà des flux d'échanges intenses, est considérée comme la zone potentiellement la plus attractive du territoire et c'est pourquoi le gouvernement égyptien l'a choisie pour y implanter de grands projets, symboliques de sa volonté d'ouvrir l'Egypte aux capitaux internationaux.

### **A. Le canal et l'Egypte dans l'économie mondiale : une intégration renforcée par la dépendance économique nationale**

Si le canal de Suez fait l'objet d'une intégration à l'économie mondiale, c'est en partie le résultat des contraintes qui pèsent sur l'économie nationale. Cependant, cette intégration se réalise dans la continuité de celle de l'Egypte au système-monde, commencée dès le début du XIXe siècle.



### *1. L'intégration du canal à l'économie mondiale : un choix prédéterminé par une économie nationale dépendante*

Le choix de revitaliser le canal de Suez par son intégration à l'économie mondiale est en partie imposé à l'Égypte par des contraintes budgétaires qui l'obligent à accroître les revenus qu'il tire du canal.

L'économie égyptienne repose sur quatre rentes, celles qui proviennent du tourisme, du pétrole, du rapatriement des économies des travailleurs émigrés et du canal de Suez. Chacune de ces sources de devises est soumise aux aléas de facteurs macro-économiques et politiques, de telle sorte que la réduction soudaine de l'une suffit à mettre à mal les équilibres du budget<sup>71</sup>. De plus, le confort apporté par ces rentes connaît un déclin relatif : si ces quatre postes représentent encore pratiquement la moitié des recettes de la balance des transactions courantes, leur contribution à la richesse nationale est bien plus faible qu'au début des années 1990<sup>72</sup>.

Par ailleurs, le déficit de la balance extérieure est un problème chronique et préoccupant : depuis 1974, les importations représentent en moyenne le double des exportations et jusqu'au triple pour l'année fiscale 1997-98, au cours de laquelle le déficit s'est élevé à 12,5 milliards de \$. Le ministre de l'Économie et du Commerce extérieur, Youssef Boutros-Ghali, avouait la faiblesse des exportations égyptiennes en précisant que leur valeur en 1999 était à peine équivalente à celle de 1952<sup>73</sup>. Le seul moyen d'assurer le fonctionnement de l'État est le recours aux emprunts, aussi bien extérieurs qu'intérieurs : en 1999, le montant de la dette publique intérieure contractée auprès de la Banque Nationale d'Investissement dépasse celui de la dette extérieure (50% du PIB contre 39%) (*NSE*, p. 14). Or, ces emprunts génèrent des dépenses supplémentaires pour le service de la dette.

Dans ces circonstances, renforcer les ressources tirées du canal de Suez s'avère d'autant plus nécessaire que les revenus qui en sont tirés tendent à se stabiliser depuis le début des années 1990 entre 1,8 et 2 milliards de \$ (chiffre atteint en 2000). En « réactivant » cette voie d'eau internationale, par laquelle transitent des flux considérables de marchandises, l'État entend profiter d'une « rente de situation » offerte à l'Égypte, et vise à faire du canal un atout pour les firmes étrangères qui désireraient s'y localiser, en y offrant des conditions attractives pour les entreprises exportatrices. Il offre aussi à ses créanciers une garantie sur sa solvabilité.

<sup>71</sup> La chute des cours du pétrole au début des années 1980 a provoqué le recul des recettes pétrolières; la crise asiatique de 1998 a réduit le trafic du canal de Suez; la guerre du Golfe a provoqué le retour des émigrés égyptiens et ralenti l'activité touristique, laquelle a également beaucoup souffert des attentats intégristes. cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 2, II.

<sup>72</sup> Ces recettes représentent moins de 8% du PIB en 1998, contre près d'un tiers en 1990. LEVALLOIS A., VERNIER M.-F. (2000) : Égypte, Perspectives 2, *Nord-Sud Export*, Le Monde, p. 14 (désigné par la suite par *NSE*).

<sup>73</sup> Calculées en dollars au cours de 1999, elles atteignent toutes les deux 14,5 milliards de L.E. *al-Ahram Hebdo*, 27/12/2000.

En faisant le choix de l'intégration accrue du canal à l'économie mondiale, le gouvernement égyptien s'engage encore plus avant dans sa politique de libéralisation économique et confirme son adoption du modèle dominant du développement par l'insertion à l'économie mondiale.

## ***2. L'insertion internationale de l'Égypte : un processus ancien et continu, accéléré par la nouvelle donne de la mondialisation***

L'intégration actuelle de l'économie égyptienne à l'économie mondiale se déroule dans le cadre des transformations liées à l'accélération de la mondialisation, terme qu'il convient de définir, même si rapidement, pour comprendre « l'impératif » d'ouverture de l'économie égyptienne.

La mondialisation n'est pas un phénomène nouveau, elle est inhérente au capitalisme, lequel a toujours débordé les frontières des Etats-Nations pour s'étendre à l'échelle mondiale. Prolongeant les travaux de Braudel, I. Wallerstein a montré que le capitalisme historique témoigne de l'existence depuis quatre siècles, au sein de l'économie-monde capitaliste, de l'échanges de marchandises et de capitaux et de l'extension des marchés des producteurs au-delà des frontières nationales<sup>74</sup>.

Puisqu'il faut s'entendre sur une définition de la mondialisation, nous avons choisi d'adopter celle de C.-A. Michalet, qui, pour être simple, a cependant l'avantage, selon nous, de cerner les différents aspects de ce terme : la mondialisation est un « phénomène multidimensionnel et structuré qui concerne simultanément la mobilité des biens et services, des activités productives, des capitaux, des activités et des hommes. Cette mobilité multiforme tend à se développer à l'échelle mondiale »<sup>75</sup>. Il s'agit donc d'un processus en cours, d'une dynamique qui n'est pas achevée et ne concerne pas encore la totalité de la planète. Seuls les pays de la Triade regroupent plus ou moins simultanément les différentes dimensions de la mondialisation - les plus importantes sont les échanges internationaux de biens et services, les investissements directs à l'étranger et les flux de capitaux -, mais ces dimensions ont toujours existé, dans des proportions variables.

C. Michalet a construit une interprétation des différentes phases de la mondialisation suivant les logiques économiques correspondant à trois phases du capitalisme. Nous la reprenons ici car elle permet de saisir la dynamique des configurations de la mondialisation « comme combinatoire d'activités économiques obéissant à des logiques économiques spécifiques » et fournit ainsi un cadre d'analyse des transformations en cours dans l'économie égyptienne et dans les formes d'action des différents acteurs intéressés :

<sup>74</sup> BRAUDEL F. (1979) : *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*, Tome 3 : *Le Temps du Monde*, A. Colin, Paris, 922 p. WALLERSTEIN I. (2002) : *Le capitalisme historique*, La Découverte/Syros, 2e édition, 123 p. Dans cette seconde édition, Wallerstein a ajouté une postface intitulée « La mondialisation n'est pas nouvelle », dans laquelle il démonte les principaux arguments avancés pour décrire la prétendue nouveauté de la mondialisation. Pour lui, les changements survenus depuis les vingt dernières années témoignent moins de l'apogée du système capitaliste que de son entrée dans une période de crise profonde, prélude au troisième moment de tout système dans son développement historique, celui de la période de sa fin et de sa transition vers un autre système.

<sup>75</sup> MICHALET C.-A. (1999) : *La séduction des nations ou comment attirer les investissements*, *Economica*, p. 15-16.



- la première phase correspond à l'économie *inter-nationale* (depuis le XVI<sup>e</sup> siècle jusqu'au début des années 1960) : les échanges de biens et services entre Etats-Nations dominent dans une logique de spécialisation internationale; les Etats du Nord comme du Sud répugnent à abaisser leur barrières protectionnistes, et le fonctionnement de l'économie, fondé sur le principe des souverainetés nationales, relève largement du champ du politique et de la diplomatie.

- la seconde phase est qualifiée d'économie *multi-nationale* (des années 1960 au début des années 1980) : les flux d'investissement direct à l'étranger (IDE) et la mobilité des activités productives des firmes d'un territoire à l'autre sont les dimensions privilégiées de cette période; elles traduisent la poursuite de la stratégie commerciale de pénétration des marchés étrangers par d'autres moyens que celui de l'exportation alors que les échanges de biens et services se poursuivent. Les firmes multinationales introduisent un décalage entre l'espace de leurs activités productives et celui de l'Etat-Nation et déterminent de plus en plus les transformations de la mondialisation. Elles tendent, en cela, à supplanter le rôle des Etats-Nations.

- la troisième phase, en cours, est celle de l'économie *globale* (depuis les années 1980) : les dimensions précédentes sont en développement rapide et s'accompagnent d'un accroissement des flux intra-firmes, mais, surtout, la dimension financière détermine désormais les stratégies des firmes qui recherchent un taux de rentabilité maximum à court terme. Cette logique financière est caractéristique de la circulation de l'information à l'échelle mondiale, de la libéralisation, et traduit le retrait de l'Etat face à l'adoption généralisée d'un modèle d'industrialisation par les exportations et les IDE.

L'approche de G. Kebabdjian<sup>76</sup> fournit un complément de méthode qui s'accorde cependant avec l'étude des processus de la mondialisation. Il propose en effet d'aborder cette question par les processus d'intégration des Etats lors du passage d'un ordre international, régi par des Etats-nations, à un ordre mondial (encore non avénu). L'économie nationale est déterminée par son appartenance à un espace de régulation monétaire, à un espace marchand, un espace de production et de construction des formes institutionnelles et de compromis sociaux. Ce sont les processus de décomposition de ces quatre éléments qu'il importe de cerner. Ils se traduisent par l'apparition de différents phénomènes - zones monétaires, intégration mondiale des marchés, accroissement de la mobilité des facteurs de production, harmonisation des règles et normes à l'échelle mondiale. Ces transformations, marquées par l'importance nouvelle du niveau supérieur de l'échelle géographique, provoquent une perte de pertinence des compromis sociaux élaborés sur une base strictement nationale.

L'économie mondiale est encore loin de ce modèle, mais le processus est en cours. Cette approche nous permettra de retracer rapidement l'intégration de l'Egypte au système économique mondial, intégration qui, pour être en pleine accélération, n'en est pas moins ancienne.

Dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle, Mohamed Ali pose les bases d'un développement autonome : monopole de l'Etat sur le commerce et l'industrie, protectionnisme, développement des services, des grands travaux hydrauliques et de l'éducation<sup>77</sup>.

<sup>76</sup> KEBABDJIAN G. (1998) : « Analyse économique et mondialisation : six débats », *Cahiers du GEMDEV : Regards croisés sur la mondialisation*, n° 26, juin, pp. 63-83.

<sup>77</sup> MIREL P. (1982) : *L'Egypte des ruptures : l'ère Sadate, de Nasser à Moubarak*, Sindbad, 270 p.

L'Égypte s'ouvre aux ingénieurs et financiers européens et s'intègre comme unité agricole dans le système économique mondial grâce à ses exportations de coton vers l'Angleterre.

Mais le développement industriel et la mise en place d'une économie moderne sont sapés dès la seconde moitié du siècle par l'intervention des puissances européennes qui imposent la liberté des échanges et restreignent la souveraineté nationale<sup>78</sup>, ouvrant la voie à la colonisation. Le percement du canal de Suez par les Français de la Compagnie Universelle en 1869 et le coton sont deux « héritages précieux et maléfiques du XIX<sup>e</sup> siècle » (MIREL P., 1982) : à la fois source d'enrichissement et de dettes, ils accélèrent l'ouverture du pays aux puissances occidentales et marquent le début de la dépendance de l'Égypte<sup>79</sup>. Dès lors, l'Égypte est donc insérée dans l'économie mondiale ; elle s'y trouve dans une position de récepteur (à travers l'importation de services, de technologies, de capitaux et d'investissements directs) ; elle n'est un pays émetteur qu'à travers les exportations de matières premières (monoculture et exportation du coton).

Les modalités de l'intégration de l'Égypte au système mondial sont modifiées lors de la période dirigiste nassérienne. Une économie capitaliste basée sur la propriété privée continue à fonctionner dans les années qui suivent la révolution de 1952 : l'État cherche à associer les capitaux étrangers et la bourgeoisie industrielle égyptienne au projet d'édification de l'économie nationale.

Le tournant socialiste intervient dans les années 1960, comme une conquête du mouvement de libération nationale<sup>80</sup>. Les nationalisations (amorçées par celle du canal de Suez en 1956) permettent à Nasser et à l'Armée de reprendre à la fois le contrôle des intérêts économiques occidentaux en Égypte, et celui des activités de la bourgeoisie industrielle à partir de 1961. L'expédition franco-britannique de Suez donne lieu à l'expulsion des Européens et à la mise sous séquestre de leurs biens. L'État met en place un système économique planifié renforcé par la constitution d'un secteur public dominant, construit sur la base des activités confisquées aux étrangers d'Égypte (Européens, Juifs égyptiens, Levantins, Arméniens...)<sup>81</sup>. Il amorce une politique d'industrialisation par substitution aux importations dans un cadre protectionniste et contrôle le commerce extérieur par un système de gestion administrative très lourd de licences et de quotas, qui fait dépendre les importations du secteur industriel des politiques de rééquilibrage de la balance des paiements. Cependant, alors que le pays semble s'isoler pour construire une industrie nationale, terreau de l'indépendance économique, il n'en dépend pas moins fortement de ses relations avec la communauté internationale pour ses importations de

<sup>78</sup> Le traité anglo-turc de 1838 abolit les monopoles d'État en Égypte, réduit la taille de l'armée, et supprime presque totalement les taxes douanières. WATERBURY J. (1984) : *The Egypt of Nasser and Sadat. The political economy of two regimes*, Princeton University Press, p.23-24.

<sup>79</sup> cf. *infra* : même chapitre, I. C.

<sup>80</sup> ABDEL-MALEK A. (1962) : *Égypte, société militaire*, Le Seuil, p. 348.

<sup>81</sup> Ces biens constitués en secteur public représentent la base économique à partir de laquelle la « bureaucratie » nassérienne va engager la lutte contre le « féodalisme » et le « capitalisme exploiteur ». AA. Roussillon y voit le véritable point de départ du nassérisme. ROUSSILLON A. (1996) : *L'Égypte et l'Algérie au péril de la libéralisation*, Dossiers du CEDEJ, p. 104.



biens et matières premières destinées à l'approvisionnement des entreprises industrielles et la consommation, ainsi que de l'aide internationale, technique et financière. En menant une politique de non-alignement, Nasser s'efforce d'entretenir des relations avec les deux Grands, mais son allié le plus sûr est l'Union Soviétique<sup>82</sup>.

L'échec de cette politique de développement autonome, accentué par la défaite militaire de 1967 et la crise économique, pousse le président Sadate, arrivé au pouvoir en 1970, à un revirement total qui va accélérer l'intégration du pays aux échanges internationaux. L'Etat passe une alliance privilégiée avec les Etats-Unis et le monde occidental et s'engage, à partir de 1974, dans la libéralisation économique par sa politique d'ouverture économique (*Infitâh*)<sup>83</sup>. Ce changement de logique, associé à une ouverture politique, relance l'intégration volontariste de l'Egypte au système économique international. En fait, elle touche surtout les circuits de financement internationaux dans lesquels l'Egypte s'insère pour faciliter l'afflux de capitaux étrangers (dons et prêts) et assurer ainsi le financement des investissements et des grands équilibres (ou déséquilibres) de l'économie nationale (RIVIER F., 1982, p. 106).

Autre conséquence de ce choix d'intégration à l'économie mondiale : Sadate engage une nouvelle politique industrielle en rupture avec la stratégie d'import-substitution. Sur le modèle coréen, il adopte le modèle de croissance par les exportations et l'insertion dans la nouvelle division internationale du travail<sup>84</sup> en associant la main-d'œuvre égyptienne, les capitaux des pays pétroliers et la technologie occidentale. La loi de 1974, fondatrice de l'*infitâh*, qui régleme les investissements étrangers, met en place les premières zones franches dans une logique commerciale (développement des activités de transit), industrielle (promotion d'industries orientées vers l'exportation) et financière (attraction des capitaux étrangers par des incitations fiscales). Celles de Suez et Port Saïd sont les premières zones franches publiques à être implantées, la seconde bénéficiant également d'un statut de ville franche dès 1975. En période de reconstruction, la zone du canal concentre les investissements et devient, en référence au transit maritime international, la région emblématique de l'ouverture égyptienne sur le monde<sup>85</sup>.

Mais le bouleversement radical des options économiques et politiques n'est pas mené à son terme.

A la fin des années 1980, la politique d'ouverture s'essouffle et l'économie donne des signes de faiblesse. Bien que la libéralisation des échanges contribue à la croissance

<sup>82</sup> L'aide soviétique permet à la fois de financer les investissements dans les grands travaux (Haut-Barrage d'Assouan) et l'industrie lourde et de supporter le poids des dépenses militaires imposées par le conflit avec Israël. Parallèlement, Nasser importe des Etats-Unis du blé. MIREL P. (1982), *op. cit.*, p. 88-89.

<sup>83</sup> La politique d'ouverture associe à l'attraction des capitaux étrangers la réactivation du secteur privé local, la réorganisation du secteur public et la fin du monopole étatique sur les banques. La réglementation du commerce extérieur est assouplie et les droits de douanes baissent sensiblement. Cf. *infra* : Chapitre 5, I. B. 2.

<sup>84</sup> L'Egypte compte alors profiter de l'internationalisation de la production des biens manufacturés en accueillant sur son territoire des segments de production délocalisés des pays capitalistes les plus industrialisés.

<sup>85</sup> Cf. *supra* : IIème Partie, Chapitre 3.

industrielle en améliorant l'approvisionnement en matières premières, biens d'équipements et produits intermédiaires, l'afflux de produits importés (notamment en contrebande à partir des zones franches du canal) provoque la faillite de nombreuses PME du secteur traditionnel (confection, chimie, métallurgie), confrontées à une concurrence brutale et inégale pour les produits locaux. Les quelques investisseurs étrangers qui s'implantent à cette époque délaissent la production pour se concentrer dans le secteur bancaire, les sociétés d'investissement, l'habitat et le tourisme, secteurs dans lesquels s'épanouit ce « capitalisme sauvage » si caractéristique des « années Sadate »<sup>86</sup>. Face à l'extraversion croissante de l'économie<sup>87</sup> et aux crises financières qui en découlent, les institutions financières internationales exigent des réformes structurelles qui visent à restaurer les équilibres macro-économiques et engagent l'Égypte dans une intégration internationale plus poussée.

## **B. Le dogme de l'intégration à l'économie mondiale : des théories du développement aux exigences des grands organismes financiers internationaux**

L'impératif de l'intégration internationale des économies des PVD est le dernier avatar d'une série d'orthodoxies<sup>88</sup> qui se sont succédées dans les approches du développement, devenant chacune à leur tour le dogme de l'action politique égyptienne. Nous nous contenterons ici de retracer l'engouement pour deux stratégies qui inscrivent les relations internationales au cœur du processus de développement. Nous les mettrons en parallèle avec les modèles industriels privilégiés afin de situer dans ce contexte les tentatives d'extraversion croissante de l'économie égyptienne et ses modalités.

### ***1. Les modèles : de la théorie de la dépendance à l'impératif de l'extraversion***

Dans les années 1960, l'inégal développement des nations suscite des questionnements. La théorie des étapes du développement de *Rostow* (1961) explique les variations régionales par celle des avantages comparatifs et suggère des réformes internes pour « rattraper » le niveau de développement des pays industrialisés en important leur savoir-faire.

En réaction à cette interprétation, la théorie de la *dépendance*<sup>89</sup> fait du développement des uns la cause du sous-développement des autres. C'est l'échange inégal entre un centre dominant, manufacturier et tertiaire, et une périphérie dominée, exportatrice de biens primaires, qui interdirait à la périphérie d'accumuler les moyens de

<sup>86</sup> RIVIER F. (1982) : « Rente pétrolière et politique industrielle des Etats non pétroliers : Égypte, Jordanie, Liban, Syrie », in *Industrialisation et changements sociaux dans l'Orient Arabe*, CERMOC, p. 126 et VERNIER M.-F. (1999) : *Essor des recettes en devises et intervention de l'Etat : le syndrome rentier. Approche dans le cas égyptien*, Thèse de Doctorat en Sciences Economiques, Université Paris XIII, pp. 22-28.

<sup>87</sup> Elle se traduit par l'aggravation du déficit de la balance commerciale, la dépendance par rapport à l'aide extérieure, l'endettement croissant, le chômage et l'importance de l'émigration.

<sup>88</sup> BENKO G., LIPIETZ A. (1992) : « Le nouveau débat régional : positions », in *Les régions qui gagnent*, PUF-Economie en Liberté, pp. 13-32.

<sup>89</sup> AMIN S. (1973) : *Le développement inégal*, Ed. de Minuit, 365 p.



son décollage, alors que l'amélioration de la compétitivité du centre lui imposerait des barrières à l'entrée toujours plus hautes. Parce qu'elle suppose une causalité qui s'auto-entretient, cette théorie est jugée « globalement structuraliste »<sup>90</sup>. Mais pour des pays nouvellement indépendants qui aspirent à l'industrialisation, « synonyme de progrès libérateur et moyen de rattrapage »<sup>91</sup>, elle s'accorde avec l'idéologie de la libération nationale. Les politiques de substitution aux importations sont mises en œuvre dans nombre de PVD, dans le but de limiter leur dépendance envers les centres dominants. Les pôles de développement sont la conséquence logique de ce modèle d'industrialisation : les industries de substitution sont concentrées dans de grands pôles de croissance installés à partir d'une industrie principale, rassemblant un groupe d'industries de première et de deuxième génération, fortement rattachées les unes aux autres. Or, l'échec des stratégies de d'industrialisation par substitution aux importations<sup>92</sup>, conséquence des mutations qui affectent la division internationale du travail, et l'apparition de nouveaux pays industrialisés (les « dragons » asiatiques) remettent en cause ce modèle de développement. En effet, les nouveaux pays industriels doivent leur développement à l'essor d'industries basées sur des activités productives flexibles qui font appel à un travail intensif (textile, confection, cuir, transformation des matières plastiques...) et sont destinées à l'exportation vers les marchés des pays riches<sup>93</sup>.

Ces pays industriels s'adaptent à la nouvelle division internationale du travail (NDIT), dans laquelle les pays développés, situés au centre de l'organisation du travail, délocalisent vers les régions plus pauvres et moins qualifiées les activités de main-d'œuvre dont les productions sont destinées à leur propre marché. Cette transformation du processus de production se réalise lors la phase de multi-nationalisation de l'économie, pendant laquelle l'intensification des échanges de biens et de services s'accompagne de l'intensification des flux d'investissements directs du Nord au Sud. La stratégie de redéploiement industriel des firmes, par la délocalisation vers la périphérie des activités de main-d'œuvre, devient un moyen d'adaptation à une concurrence qui ne cesse de s'intensifier.

La NDIT sert ainsi de support à une politique de développement basée sur les exportations, qui rejoint les préoccupations des firmes transnationales, au moment même où celles-ci prennent une importance économique qui dépasse le cadre du territoire national.

C'est le « grand retournement » des années 1980 : après avoir soutenu au cours des années 1960-70 les bienfaits de la stratégie d'import-substitution, les organismes

<sup>90</sup> BENKO G., LIPIETZA (1992), *op. cit.*, p.22

<sup>91</sup> AMIN S., BEN HAMMOUDA H., FOUNOU-TCHUIGOUA B. (1995) : *Afrique et Monde Arabe : échec de l'insertion internationale*, Forum du Tiers-Monde, Sommet social des Nations Unies, L'Harmattan, p. 16.

<sup>92</sup> Ces échecs sont relatifs à la pression de contraintes internes telles que l'endettement croissant. Voir SCOTT A., STORPER M. (1992) : « Le développement régional reconsidéré », *Espaces et Sociétés*, n° 66-67, pp. 7-38.

<sup>93</sup> Or, la réussite des Dragons asiatiques est surtout due à leur capacité de glisser vers des productions différenciées en améliorant leurs technologies.

financiers internationaux (F.M.I. et Banque mondiale) demandent aux pays en développement d'adopter, sans transition aucune, un modèle de développement via les exportations et l'intégration à l'économie mondiale, accordé de fait aux intérêts des plus grandes firmes.

## **2. Libéralisation économique et insertion internationale : la « panacée » des grands organismes internationaux**

Pour les institutions financières internationales, la stratégie d'industrialisation qui passe par les exportations et par l'approfondissement de l'insertion internationale grâce à une libéralisation accrue des échanges est considérée comme la solution unique à la croissance, terme souvent confondu avec le développement. Comme elles considèrent aussi le rééquilibrage du budget des économies endettées comme la condition préalable de la croissance, elles mettent en place des politiques d'ajustement structurel qui comportent, d'une part, des mesures d'austérité, et, d'autre part, des mesures visant à accroître l'intégration mondiale de ces économies<sup>94</sup>.

« Mythe moderne du développement » selon H. Régnault<sup>95</sup>, le point de vue unique de la nécessité d'une intégration à l'économie internationale s'impose partout : il fait de l'expansion des marchés un facteur de croissance et l'agent du développement. Cette « panacée universelle de la croissance » est relayée par les organisations internationales : le F.M.I. est en mesure d'imposer ce modèle à la plupart des PVD puisqu'il conditionne à son adoption et à son application les prêts qui participent au rééquilibrage du budget des économies endettées (comme c'est le cas en Egypte). Aucun continent ne reste à l'écart de cette orientation qui justifie aussi l'intégration régionale des économies. Celles-ci se regroupent de plus en plus dans des unions régionales qui ne sont plus l'apanage des nations industrialisées, mais s'étendent aussi à une régionalisation Nord-Sud. En effet, les « rapports Nord-Sud ont tendance à se réinscrire dans une logique longitudinale, comme si chacun des trois Nord composant la partie industrialisée du monde cherchait à créer son propre hinterland » (KEBABDJIAN G., 1998). La régionalisation prend son sens en tant que « forme spécifique d'un processus de mondialisation régionalisée » : il s'agit d'une ouverture plus approfondie entre partenaires à l'intégration « pour affronter dans de meilleures conditions l'ouverture à cet ensemble du reste du monde » (REGNAULT H., 1997, p.84).

La Banque mondiale promeut, avec le FMI, l'adoption d'une politique libérale orientée vers l'export et l'accueil de capitaux étrangers. J. Fisette rappelle que la création

<sup>94</sup> Les mesures comprennent : la réduction au strict minimum des subventions, services et programmes sociaux, l'attraction des investisseurs étrangers, la libéralisation des mouvements de capitaux, les privatisations, les réformes fiscales, la stabilité de la monnaie et la constitution de réserves de change (qui nécessite de freiner les importations et la consommation pour dégager des excédents). GRUNBERG I. (2000) : « Que faire du Fonds Monétaire International ? », *Le Monde Diplomatique*, septembre, pp.18-19.

<sup>95</sup> REGNAULT H. (1997) : « Les intégrations économiques en Méditerranée : état des lieux et perspectives », in BENHAYOUM G., CATIN M., REGNAULT H. (ss. dir.) : *L'Europe et la Méditerranée : intégration et libre-échange*, L'Harmattan, p. 83.



de la Banque, au lendemain la seconde guerre mondiale, avait pour but d'assurer la stabilité du système financier international et pour objectif explicite de renforcer l'intégration économique en favorisant l'investissement direct de capitaux américains dans les pays en développement. La question du développement est posée en terme de pénurie de capital : il s'agit de transférer dans les PVD l'épargne des pays riches à la recherche de débouchés. Les prêts de la Banque sont investis en projets d'infrastructures<sup>96</sup>, celles-ci étant considérées comme les facteurs complémentaires qui ont accompagné la croissance des pays industrialisés. Le développement des PVD devient, toujours selon J. Fiset, un moyen d'assurer la rentabilité du capital investi et le profit toujours croissant des pays riches.

Or, cette conception du développement fondée sur l'investissement de capital est menacée par les faibles rendements des capitaux investis et la persistance de la pauvreté. Les difficultés de mise en œuvre sur le terrain des projets d'investissement montrent que la Banque n'a pas l'emprise voulue sur ce qui détermine l'efficacité des investissements en infrastructures. Aussi en conclut-elle que la mauvaise adaptation du système institutionnel est responsable de la faible rentabilité des investissements dans les pays pauvres, parce qu'elle provoquerait des blocages liés à des intérêts particuliers. L'institution internationale amorce alors un tournant. Elle décide de réorienter son action des infrastructures lourdes vers les infrastructures sociales et inscrit les réformes institutionnelles dans les conditionnalités des prêts. La « gouvernance » devient son nouveau cheval de bataille. Le contenu de ce terme a évolué : s'il désignait à l'origine une réponse technique à l'échec des politiques d'ajustement, « des institutions et des règlements capables de gérer la rationalité manquante »<sup>97</sup>, il tend ensuite à être assimilé à la démocratie et à l'adoption d'une économie libérale par les acteurs de la coopération. Ce tournant traduit finalement le passage, de la part des grandes institutions internationales, d'une logique économique à une logique politique, puisqu'elles introduisent de plus en plus de normes relatives à la gestion quotidienne du politique dans leurs exigences<sup>98</sup>.

### 3. Les limites et critiques d'un modèle imposé

Le bilan de la politique menée par les grands organismes internationaux n'est pas très convaincant. La décennie perdue de l'Afrique des années 1980, le « grand bond en arrière » des pays de l'ancien bloc de l'Est au cours des années 1990 et la crise financière en Asie du Sud-Est ont montré l'incapacité de cette politique à promouvoir un progrès

<sup>96</sup> Les infrastructures de transport, en particulier, afin de favoriser l'intégration internationale par les échanges (elles représentent 60% des projets d'infrastructures à la fin des années 1970). FISETTE J. (1997) : « Les infrastructures réinventées : les technologies de gouvernement de la Banque Mondiale », in GARIEPY M. et PARIE M. (ss. dir) : *Ces réseaux qui nous gouvernent*, L'Harmattan, p. 209.

<sup>97</sup> BIAGIOTTI I., QUANTIN M. (2001) : « Les bailleurs de fonds, la conditionnalité et la promotion de la gouvernance en Afrique », in WINTER G. (ss. dir.) : *Inégalités et politiques publiques en Afrique*, Karthala-IRD, p. 329.

<sup>98</sup> Les expériences de gouvernance appliquées à Ismaïlia sont analysées en parallèle avec la décentralisation dans le chapitre suivant. Cf. *infra* : Chapitre 5, IV. B.

social et une croissance économique profitable au développement<sup>99</sup>. L'impact social des ajustements est particulièrement remis en cause et des voix (encore marginales, il est vrai) s'élèvent au sein même des institutions internationales pour reconnaître le constat de faillite de leur politique<sup>100</sup>, alors que les institutions présentent la rigueur budgétaire et les difficultés sociales qu'elle engendre comme des sacrifices temporaires, nécessaires au retour de la croissance. Forcé de reconnaître le creusement des inégalités<sup>101</sup>, le F.M.I. a ajouté un volet réduction de la pauvreté à ses prêts concessionnels en remplaçant la Facilité d'ajustement structurel renforcée (FASR) par la Facilité pour la réduction de la pauvreté et la croissance (FRPC).

« La nouvelle facilité vise à faire de la lutte contre la pauvreté l'élément clé d'une stratégie de croissance élaborée par le pays lui-même, en associant les prêts concessionnels accordés par le F.M.I. à l'appui de politiques macro-économiques bien conçues, au soutien que la Banque mondiale et les autres organismes de développement apportent aux initiatives anti-pauvreté (...). La stabilisation macro-économique et la viabilité externe - deux objectifs majeurs des prêts du F.M.I. - sont les piliers de cette approche, car elles sont le garant de la croissance durable, sans laquelle il ne peut y avoir de recul de la pauvreté » (F.M.I. : Rapport annuel, 2000, p. 52).

Le souci de remédier à la pauvreté (affiché également par la Banque mondiale dès 1970) ne donne donc pas l'occasion aux institutions financières internationales de revoir leur modèle de développement. Dans son rapport annuel, le F.M.I. ne remet pas en cause le dogme néo-libéral puisqu'il justifie la priorité accordée à la poursuite de la réforme commerciale par l'idée que la croissance économique est indissociable du combat contre la pauvreté et que la libéralisation des échanges favorise la croissance (F.M.I., 2000, p.65).

Le modèle de développement issu de cette idéologie suscite de plus en plus de réactions d'une opinion publique dont les manifestations, qui réunissent plusieurs dizaines de milliers de militants à chaque réunion internationale depuis la rencontre de l'OMC à Seattle en 1999, ne peuvent rester ignorées. Par ailleurs, les critiques formulées par des économistes ou géographes à l'encontre de ce modèle stigmatisent la domination du grand capital, relayé par les institutions internationales qui représentent elles aussi les intérêts des pays d'origine des firmes internationales. Les critiques sont de deux ordres :

- La première tient à la logique même du modèle : pour Samir Amin, il est vain de chercher à « ajuster des sociétés malades aux exigences de l'expansion des marchés », alors qu'il faudrait plutôt « ajuster le fonctionnement des marchés aux exigences d'un développement social

<sup>99</sup> GHILOT N. (2000) : « D'une vérité à l'autre : les politiques de la Banque mondiale », *Le Monde Diplomatique*, septembre, pp. 18-19.

<sup>100</sup> Deux économistes, hauts responsables de la Banque mondiale, ont été acculés à la démission suite à leur analyse très critique de la gestion de la crise financière asiatique pour l'un (Joseph Stiglitz, ancien vice-président, prix Nobel d'économie 2001) et des rapports entre croissance et réduction des inégalités exprimés dans son rapport sur le développement dans le Monde pour l'autre (Ravi Kanbur). CASSEN B. (2000) : « Les institutions financières sous le feu de la critique », *Le Monde Diplomatique*, septembre, p. 18-19 et STIGLITZ J. (2002) : *La Grande Désillusion*, Fayard, Paris, 330 p.

<sup>101</sup> Ce thème fut largement abordé à l'Assemblée Générale des Conseils de gouverneurs du F.M.I. et de la Banque qui s'est tenu à Prague en 2000, suite à la publication par la Banque, la même année, de statistiques alarmantes dans son rapport « Combattre la pauvreté ». Sur les 6 milliards d'habitants de la planète, 2,8 milliards, soit presque la moitié, vivraient avec moins de deux dollars par jour, et 1,2 milliard (un cinquième) posséderaient moins d'un dollar par jour pour subvenir à leurs besoins. Les inégalités se sont creusées. C'est ainsi que le revenu moyen des 20 pays les plus riches est 37 fois plus élevé que celui des 20 pays les plus pauvres.



acceptable » (AMIN S., 1994, p. 13). En provoquant le démantèlement des systèmes productifs nationaux autocentrés et leur recombinaison en tant qu'éléments constitutifs d'un système productif mondial intégré, la mondialisation a contribué à « ronger l'efficacité des gestions de la modernisation par l'Etat » (p. 17). La crise structurelle dans laquelle est entré le système mondial à la fin des années 1960 (et dont il n'est pas sorti, comme en témoignent le chômage tenace, l'érosion du *welfare-state* et l'endettement du Tiers-Monde) aurait ouvert la voie à la mise en œuvre de la logique unilatérale du capital. « Or, cette logique ne crée pas par elle-même la croissance, encore moins le développement [...]. Fondée sur la recherche exclusive du meilleur rendement financier à court terme du capital, elle tend au contraire à générer une répartition inégale, aux échelles sociale et internationale »<sup>102</sup>.

- La seconde critique tient au rôle déterminant des firmes multinationales dans ce modèle d'industrialisation par les exportations et les investissements étrangers qui prend appui sur la NDI. Le développement régional est circonscrit à la propension à exporter et la croissance repose sur la demande extérieure<sup>103</sup>. Cette conception accorde un nouveau pouvoir aux firmes multinationales dans le développement d'un territoire. « Leurs stratégies sur les marchés, qu'ils soient nationaux et/ou internationaux, jouent désormais un rôle déterminant pour les économies nationales (...). La mondialisation a favorisé l'émergence de macro-acteurs privés qui décident de leurs implantations et de leurs redéploiements mondiaux en fonction de leurs besoins et des opportunités de situation »<sup>104</sup>. Gardons-nous cependant d'associer systématiquement la présence de firmes étrangères à la perte de souveraineté, certains travaux permettent en effet de réviser cette idée classique. « La concurrence impose aux grandes firmes de se positionner sur certains marchés, alors que, pour les Etats, les investissements extérieurs permettent d'engendrer de la croissance en compensant la faiblesse de certaines dotations en facteurs (capitaux, technologies), tout en assurant des connexions avec les réseaux internationaux »<sup>105</sup>. La relation entre firmes et Etat est donc le résultat d'un jeu tripartite (d'Etat à Etat, de firme à firme et de firme à Etat), où se négocient les intérêts de chacun.

On rejoint là certains auteurs qui, dans la lignée des régulationnistes<sup>106</sup>, s'opposent au structuralisme global que sous-tend la nouvelle division internationale du travail. Ils constatent que s'alarmer contre le rôle dominant accordé aux firmes en leur reconnaissant la qualité d'agent structurant revient à négliger considérablement le rôle des Etats d'accueil. Cependant, nous retiendrons le fait que les Etats des PVD sont en position de demandeurs pour traiter avec les firmes internationales et que la faiblesse des politiques publiques et des firmes des pays d'accueil (surtout dans le cas de PVD) les placent en plus ou moins bonne position - et plutôt moins que plus - pour concrétiser des alliances avec les firmes transnationales<sup>107</sup>.

<sup>102</sup> AMIN S. (et al.) (1995) : *Afrique et Monde Arabe : échec de l'insertion internationale*, Forum du Tiers-Monde, Sommet social des Nations-Unies, L'Harmattan, p. 13.

<sup>103</sup> HOYT H. (1950), NORTH D. (1955), « Développement régional, rural, local. » *Cahiers du CERES*, série Géographie n°17, 1996.

<sup>104</sup> LOSCH B. (2001) : « Les politiques publiques et les compromis sectoriels face à la mondialisation : normes internationales, rôle des firmes et projet national en Afrique », in WINTER G. (ss. dir.) : *Inégalités et politiques publiques en Afrique : pluralité des normes et jeux d'acteurs*, Paris, Karthala-IRD, p.384.

<sup>105</sup> LOSCH B. (2001), *op. cit.*, p. 384, en faisant référence aux travaux de STRANGE S. (1988) : *States and Markets*, London/New York, Pinter Publishers.

<sup>106</sup> Les régulationnistes estiment qu'on ne tient pas suffisamment compte des capacités de régulation de l'Etat.

<sup>107</sup> On verra par ailleurs comment les grandes entreprises nationales servent les objectifs de la politique d'investissement de l'Etat. (cf. *infra* : Chapitre 5, II.).

En réaction au déterminisme global, une nouvelle orthodoxie est apparue à la fin des années 1980 : elle place l'Etat au centre de la réflexion et met l'accent sur le développement endogène. Dans les années 1990, certains avancent l'idée que le « succès des lieux » est dû avant tout à leur « personnalité ». On assiste alors au retour d'une notion ancienne chère aux économistes, le district industriel<sup>108</sup>, dont les formes actuelles seraient en conformité avec le nouveau modèle de développement succédant au fordisme<sup>109</sup>. Après avoir paré le local de toutes les vertus, les « localistes » reconnaissent le poids des grandes firmes globalisées et la fragilité des districts qui n'échappent pas à l'intégration au sein d'une logique capitaliste globale.

Cette nouvelle façon d'approcher l'étude de « systèmes productifs locaux » intégrés à l'économie mondiale ne remet cependant pas en cause les grandes orientations des politiques de développement.

### C. Les voies de l'intégration de l'économie égyptienne : de la libéralisation à l'intégration régionale

Si l'Egypte a adopté, depuis l'*infitâh*, le modèle dominant d'intégration aux échanges internationaux, son économie reste toujours marquée par la stratégie de substitution aux importations qui prévalait auparavant (cette dernière pénalisait les importations par des barrières douanières afin de protéger les producteurs locaux).

De fait, la production est orientée aujourd'hui encore vers la consommation interne, et les exportations sont faibles et surtout constituées de matières premières.

La libéralisation en cours, entreprise sous le contrôle des institutions internationales, vise donc à ouvrir le marché égyptien aux importations et aux investisseurs et à faciliter les exportations vers les marchés internationaux. Elle s'organise à trois niveaux : libéralisation des échanges dans le cadre de l'OMC et du programme d'ajustement structurel, signature d'un accord de libre-échange avec l'Union Européenne et intégration régionale au sein de l'Afrique.

#### *1. La libéralisation des échanges dans le cadre d'accords avec les institutions internationales*

L'Egypte s'est engagée à respecter les droits de douane fixés dans le cadre de l'OMC. Dans le secteur industriel, la réduction en 2000 de 11% en moyenne des droits de douanes qui étaient supérieurs aux normes de l'Organisation a permis de mettre 97% des

<sup>108</sup> C'est une zone mesurable et délimitée spatialement, zone d'activité économique orientée vers le commerce, qui possède une spécialisation économique distinctive, qu'elle soit liée aux ressources, à l'industrie ou aux services. Le district est caractérisé par l'importance des liens non économiques dans la communauté locale, des ressources humaines et de la coopération entre entreprises, ainsi que par la réceptivité au changement technologique. Pour un bilan du débat sur les districts industriels voir : BENKO G., LIPIETZ A. (1992) : *Les régions qui gagnent*, PUF, 424 p. et BENKO G., LIPIETZ A. (2000) : *La richesse des nations*, PUF, 564 p.

<sup>109</sup> De la même manière que le circuit de branche était considéré comme la forme la plus en conformité avec le mode de production fordiste, *idem*.



droits de douane en conformité avec les accords du GATT (NSE, p. 57). A l'importation, l'Égypte doit lever toutes les restrictions quantitatives sur les produits agricoles et les barrières sur le textile et l'habillement<sup>110</sup>. Ces réformes devraient avoir un effet sur les exportations de textile et prêt-à-porter (qui représentent le premier secteur à l'exportation - hors pétrole -, en particulier vers l'Europe) : la suppression des barrières non-tarifaires faciliterait leur accès au marché européen.

La libéralisation des échanges et la transformation des structures productives au profit des activités orientées vers le marché externe est aussi l'objectif du programme d'ajustement structurel (PAS)<sup>111</sup> adopté par l'Égypte en 1991 sous la pression des institutions financières internationales et financé par environ 1,5 milliard de US \$ de crédits. Pour le F.M.I., l'Égypte est située à proximité des grands marchés du monde (notamment grâce au canal de Suez) et doit en profiter pour devenir un centre de croissance et d'investissement dans la région. La croissance du commerce international, la coopération avec l'Union Européenne et la recherche d'investissements productifs par le capital international sont présentées par cette institution comme des opportunités uniques à saisir. La Banque mondiale, qui finance en partie l'ajustement, milite elle aussi pour une libéralisation totale des échanges.

Si elle prétend s'inspirer du succès des NPI asiatiques et notamment du modèle coréen, la politique économique proposée par les institutions internationales s'éloigne pourtant du modèle original, qui était basé sur la protection du marché domestique et assorti de mécanismes permettant aux exportateurs d'être compétitifs sur le marché international. En effet, les accords de l'OMC et l'intégration régionale du commerce et des investissements en Méditerranée ont pour effet d'accélérer l'élimination graduelle des barrières douanières. La Banque mondiale rappelle ainsi que les firmes des pays signataires de l'accord de coopération avec l'U.E. doivent être compétitives à l'échelle mondiale et engage l'Égypte à pousser les meilleures entreprises nationales à se confronter à la concurrence internationale<sup>112</sup>.

## 2. L'intégration régionale : entre l'Europe et l'Afrique

La politique d'intégration régionale orchestrée par l'Union Européenne (U.E.) autour de la Méditerranée part du principe que l'ouverture des économies et l'accroissement des échanges et des investissements favorisera la croissance et le développement des pays du Sud. Alors que le Nord est déjà intégré aux échanges mondiaux, le Sud est

<sup>110</sup> Ces dernières devaient être supprimées en janvier 2001, mais l'échéance a été retardée à 2002 pour le prêt-à-porter (une diminution graduelle des taxes est programmée jusqu'en 2005).

<sup>111</sup> Le PAS vise à résoudre les problèmes structurels de l'économie (dépendance à l'égard de ressources exogènes pour financer les dépenses internes et faible niveau de l'épargne et de l'investissement) dans le but de rétablir des conditions de croissance structurelles à moyen et long terme. Il comprend la réforme des entreprises publiques en vue de leur privatisation, la promotion du secteur privé, la libéralisation des systèmes de prix et du commerce extérieur, la réforme monétaire et la simplification des procédures d'investissement. BLIN L. (1992) : « Le programme de stabilisation et d'ajustement structurel de l'économie égyptienne », *Egypte/Monde-Arabe*, n°9, p. 13.

<sup>112</sup> WORLD BANK (1998) : *Egypt in the global economy*, World Bank Middle East and North Africa economic studies, p. 28.

« éparpillé » : les pays du Sud pris individuellement sont intégrés de façon asymétrique à l'ensemble du Nord et leurs économies sont plus intégrées individuellement à l'économie européenne qu'elles ne le sont entre elles (REGNAULT H., 1997, p. 86). Le partenariat économique et financier Euromed, initié à la Conférence de Barcelone tenue en 1995 et qui réunissait les pays de l'U.E. et douze pays méditerranéens, vise à mettre en place une zone de libre échange à l'horizon 2010. Des accords unilatéraux ont déjà été conclus avec certains pays du pourtour méditerranéen<sup>113</sup>. L'enjeu est d'établir, par la suite, des accords multilatéraux qui consacreront l'intégration des économies du Sud et de l'Est de la Méditerranée entre elles. Mais cet objectif dépend du climat politique dans la région et le partenariat vise à faciliter le dialogue politique, culturel et social pour appuyer le processus de paix.

Six années de négociations auront été nécessaires pour aboutir à la signature, fin juin 2001, de l'accord de partenariat et de libre-échange entre l'Égypte à l'U.E. Il implique l'abolition progressive (sur une période de 12 ans) des droits de douane sur les produits manufacturés et signifie surtout la levée des barrières tarifaires égyptiennes à l'encontre des produits européens. Le marché européen est déjà ouvert aux produits égyptiens depuis les années 1970, mais l'Égypte devrait tout de même bénéficier d'une suppression des quotas, en particulier dans le textile et l'agroalimentaire (l'autre volet important des négociations concerne l'entrée des produits agricoles égyptiens en Europe).

Au terme de l'accord, l'Égypte pourrait devenir une direction privilégiée des investissements européens, après le Maghreb. L'Europe est déjà son premier partenaire commercial : elle représente 39% des importations égyptiennes (suivie par l'ALENA, 20%) et absorbe 46% des exportations égyptiennes (textiles, pétrole, biens d'équipement et produits agricoles)<sup>114</sup>.

Par ailleurs, des efforts sont tentés en vue d'établir des relations plus poussées avec les économies des pays voisins de l'Égypte. En 1998, l'Égypte adhère au COMESA, le marché commun d'Afrique de l'Est et du Sud qui rassemble 20 pays (dont les pays du bassin du Nil), en vue de l'établissement d'une zone de libre-échange. Le marché africain pourrait asseoir l'Égypte sur son propre continent, même si l'impact économique à en attendre ne peut qu'être limité<sup>115</sup>. En effet, l'industrie égyptienne devrait pouvoir bénéficier de l'ouverture aux exportateurs d'un marché potentiel de 300 millions d'habitants, car elle détient un avantage comparatif en terme de coûts sur ses concurrents asiatiques et européens, qui peut lui permettre d'importer des matières premières et de

<sup>113</sup> Des accords d'association sont entrés en vigueur avec la Tunisie (1998), le Maroc (2000), Israël (2000), de même qu'avec l'Autorité palestinienne, à titre intérimaire (1997). Avec les partenaires restants, les accords sont soit signés en l'attente d'être ratifiés (Jordanie, signés en 1997; Égypte, signés en 2001), soit en cours de négociation (Algérie, Liban, Syrie). Les relations avec Chypre, Malte et la Turquie sont régies par des accords d'association conclus dans les années 60 et 70, prévoyant des unions douanières.

<sup>114</sup> *NSE, op. cit.*, p. 20.

<sup>115</sup> Les échanges ont atteint 12 milliards de \$ en 1996 dont 72% de matières premières; seulement 0,7% des exportations égyptiennes sont dirigées vers les pays du COMESA en 2000. *NSE*, p. 63, *al-Ahram Hebdo*, 30/05/2001.



les réexporter sous forme de produits finis. Mais cet accord, qui est avant tout politique, est encore très fragile du fait des mauvaises relations entre ses membres<sup>116</sup>.

### 3. Les implications à court terme de la libéralisation des échanges

Les mesures de libéralisation économique et, en particulier, l'harmonisation des droits de douane au niveau régional et mondial, comportent des risques pour l'économie et la stabilité politique de l'Égypte. Ainsi, lorsque le commerce entre l'Europe et l'Égypte aura été complètement libéralisé, les ressources publiques devront supporter un manque à gagner considérable<sup>117</sup>. Or, le boum des exportations qui était attendu pour contribuer au rééquilibrage du budget se fait attendre, aussi bien en Égypte que dans les pays du Sud de la Méditerranée<sup>118</sup>. Les disparités entre les pays du Nord et du Sud se creusent, alors que le processus de Barcelone avait pour objectif premier de les réduire et les investissements étrangers qui devaient contribuer au changement se font attendre<sup>119</sup>.

L'accroissement de la pression fiscale et la suppression des subventions à la consommation, envisagées comme des restrictions budgétaires nécessaires, semblent difficiles à mettre en application en raison de la montée des pressions sociales, et cela alors même que les prix des produits agricoles importés devraient augmenter. En Égypte, les subventions représentent en effet un complément de rémunération pour ceux dont les salaires sont très bas; les supprimer réduirait considérablement le pouvoir d'achat de la population, surtout si les salaires stagnent. Dès lors, des manifestations de grande ampleur, voire des émeutes (comme en 1977, suite à l'augmentation du prix du pain) risqueraient de se produire et d'atteindre directement la légitimité de l'État.

L'issue de ces réformes met aussi en danger la survie des industries locales. Certaines d'entre elles ne pourront résister au choc de la concurrence étrangère, alors qu'elles se sont créées à l'abri des barrières douanières dans le cadre des stratégies d'import - substitution : leur production est mal adaptée à la compétition sur le marché international et les entreprises sont peu préparées à l'arrivée des produits européens compétitifs sur leur propre marché (*NSE*, p. 56-57). Le partenariat européen, contrairement aux accords de l'OMC, s'accompagne néanmoins d'un programme d'aide technique et de transferts financiers (MEDA) visant la « mise à niveau » de l'industrie égyptienne. Il s'agit d'adapter la production du secteur privé égyptien aux normes et aux demandes du marché international, ce qui devrait lui permettre de s'affranchir de la concurrence des productions importées sur le marché européen à partir d'autres PVD et

<sup>116</sup> L'Éthiopie et l'Érythrée sont dans un état de guerre. Le Rwanda, le Burundi et l'Ouganda sont en conflit avec le Congo démocratique. Quant au Soudan, il est en conflit avec ses voisins.

<sup>117</sup> Il est estimé à un milliard de US\$ par an, soit presque 1 % de l'ensemble des ressources publiques. SOLIMAN S. : « Les réformes à l'heure européenne », *al-Ahram Hebdo*, 4/4/2001.

<sup>118</sup> Entre 1995 et 2000, le déficit commercial des pays du Sud de la Méditerranée a fait un bond, passant de 15 milliards à 30 milliards d'euros.

<sup>119</sup> Le déroulement de la 4<sup>e</sup> Conférence ministérielle euro-méditerranéenne de Marseille fut l'occasion de faire un bilan de cinq années de processus. MANSOUR F. : « Vents de réforme », *al-Ahram Hebdo*, 27/12/2000.

de résister à l'arrivée de produits européens compétitifs sur son propre marché (*NSE*, p. 56-57).

Pour les économistes libéraux, le libre échange devrait s'accompagner de la réduction du coût des intrants importés et favoriser en conséquence une offre compétitive sur des créneaux exportateurs. Or, on observe que la détaxation des intrants, déjà en œuvre dans les zones franches, n'a pas véritablement accru la compétitivité des entreprises qui les utilisent principalement (REGNAULT H., 1997, p. 91).

#### **D. L'impératif d'attractivité et le rôle déterminant des firmes transnationales**

L'attraction des investissements étrangers est un élément central de l'intégration au système international de l'économie égyptienne et les grands projets nationaux - notamment ceux implantés sur le canal de Suez - en dépendent.

L'accord Euromed a ainsi été envisagé comme le vecteur d'une intégration approfondie, par le biais des échanges de marchandises et de technologies, entre les deux rives de la Méditerranée, qui ferait des pays du Sud et de l'Est méditerranéen (PSEM) un « vaste atelier de sous-traitance de l'Europe » (*NSE*, p. 39). Cependant, aucune tendance manifeste à la hausse des investissements étrangers n'a été observée dans les Etats qui ont déjà mis en application l'accord (Maroc et Tunisie). On peut donc légitimement s'interroger sur l'avantage comparatif de la proximité et de la main-d'œuvre bon marché, généralement évoqués comme des atouts pour attirer les investisseurs européens dans les pays tiers-méditerranéens. Cet avantage ne compense apparemment pas des désavantages bien supérieurs, que l'on peut d'ores et déjà supposer liés à l'instabilité du climat macro-économique.

Il s'avère que toute cette région se trouve pénalisée par sa situation en marge des grands flux d'investissements directs à l'étranger (IDE) : les pays tiers-méditerranéens ont reçu moins de 5% des IDE destinés aux PVD. Ainsi, alors que les pays situés dans des régions plus attractives d'Asie et d'Amérique latine accueillent des flux d'investissements relativement importants (10 milliards \$ pour le Mexique, 28 pour le Brésil, 7 pour la Thaïlande en 1998), l'Egypte n'en reçoit qu'un milliard la même année. Sa situation est pourtant plutôt favorable dans la région, puisqu'elle est le second pays récepteur d'investissements derrière Israël (1,8 milliard de \$) et que ce flux augmente depuis 1995 (*NSE*, p. 39).

#### ***1. Le respect des normes fixées par les institutions internationales : un gage de crédibilité de l'Etat***

Dans ce contexte, la mise en place d'une zone de libre-échange méditerranéenne bilatérale (où les échanges seront facilités aussi bien dans le sens Nord-Sud qu'à l'intérieur des pays du Sud) aurait avant tout l'avantage de « baliser la géopolitique mondiale » (REGNAULT H., p. 91) et d'apporter un gage de crédibilité aux efforts égyptiens de libéralisation des échanges. L'objectif visé est donc dirigé du côté de l'offre :



c'est un « effet d'annonce » pour rassurer les investisseurs privés sur le rattachement irrévocable à la logique de marché et à la conduite de politiques économiques orthodoxes des pays d'accueil<sup>120</sup>. Ainsi, la signature de l'accord de libre échange euro-méditerranéen devrait-il permettre, en soi, d'augmenter la crédibilité du gouvernement égyptien sur le plan mondial. C'est aussi l'argument avancé par la Banque mondiale pour justifier l'impératif de l'attractivité.

On assiste en effet à un rapprochement des critères de la crédibilité privée et publique : d'une part, les grandes institutions internationales financent les pays dont la politique vise à attirer les détenteurs de capitaux en étant crédibles à leurs yeux; d'autre part, les investisseurs privés fondent leurs critères de crédibilité sur les normes de gestion macro-économique de ces institutions<sup>121</sup>. J. Coussy montre ainsi qu'il devient nécessaire d'adhérer aux normes du moment parce qu'il s'agit d'un « jeu fiduciaire dans lequel le signal peut devenir aussi important que le fait. Le respect des normes devient lui-même un signal et il ne doit parfois plus tant être intériorisé qu'affiché » (COUSSY J., 2001, p. 296). Les grands projets nationaux du président Moubarak, planifiés dans le cadre de la libéralisation économique, doivent ainsi être compris comme des signaux envoyés à la communauté des investisseurs internationaux<sup>122</sup>.

Encore faut-il définir cette attractivité, pour cerner les chances de réussite de ces grands projets nationaux pour lesquels l'Etat égyptien a investi des sommes considérables, et qui dépendent exclusivement, pour leur réussite, de cette attractivité.

## 2. *L'attractivité, une notion relative aux stratégies des firmes*

La question de l'attractivité est à considérer dans une perspective dynamique : c'est le résultat de la demande par les firmes d'avantages de localisation qui leur permettront de renforcer leur compétitivité sur le marché mondial, et de l'offre partielle ou intégrale de ces avantages par les différents territoires<sup>123</sup>. Depuis la seconde moitié des années 1990, on assiste au renforcement de la concurrence entre les territoires pour attirer les investisseurs. L'Etat-Nation perd son statut de référence : pour la firme, il se transforme en « simple territoire économique, plate-forme pour des activités dont la nature est largement déterminée de l'extérieur, par des investisseurs obéissant à une stratégie globale » (MICHALET, C.-A., 1999, p. 68). Il en résulte une exacerbation de la concurrence entre Etats, mais aussi entre territoires infra-nationaux pour lesquels l'attractivité devient un impératif.

<sup>120</sup> KEBABDJIAN G. (19XX)

<sup>121</sup> Absence d'inflation, taux de change réel fiable, absence de déficit extérieur, libéralisation des échanges, liberté des transferts, respect de la propriété privée, ... voir COUSSY J. (2001) : « Greffe de normes étrangères et pénétration de l'économie globale dans les sociétés africaines », in WINTER G. (ss. dir.) : *Inégalités et politiques publiques en Afrique*, Karthala-IRD, p. 295.

<sup>122</sup> cf. *infra* : II. E.

<sup>123</sup> Définition tirée de MICHALET C.-A. (1999), *op. cit.*

Pour définir l'attractivité des territoires soumis à rude concurrence par les capacités de sélection et d'évaluation de sites potentiels toujours plus nombreux, il faut prendre en compte les stratégies d'investissement à l'étranger des firmes. Lors de la *période internationale* (selon la terminologie de C.-A. Michalet), les investissements se dirigeaient en priorité vers les ressources naturelles. En Egypte, la culture du coton, puis le canal de Suez, attiraient les capitaux européens. Lors des *périodes de l'économie multi-nationale et globale*, les firmes adoptent deux types de stratégies : une stratégie commerciale d'accès au marché interne et une stratégie de minimisation des coûts de production. Michalet confronte ces stratégies à l'enquête de terrain menée par le FIAS<sup>124</sup> auprès d'un échantillon de firmes interrogées en Asie au sujet de leurs stratégies d'investissement :

- Dans le cadre de leurs stratégies commerciales d'accès aux marchés internes (nationaux), les firmes implantent des filiales-relais dont la production, identique à celle de la maison-mère, est destinée au marché local. La direction de ces investissements est le plus souvent Nord-Nord dans des flux croisés, mais elle tend récemment à s'étendre vers les PVD qui offrent un marché prometteur, comme c'est le cas en Egypte. C'est le prolongement de la stratégie de conquête de nouveaux marchés par d'autres moyens que les exportations, amorcée lors de la phase de l'économie multi-nationale, et c'est celle qui prédomine actuellement d'après les résultats de l'enquête du FIAS.

- Dans la stratégie de minimisation des coûts de production, les firmes implantent des filiales-ateliers spécialisées dans la fabrication de composants d'un produit fini qui sera exporté pour être monté dans d'autres filiales situées à proximité des grands marchés de consommation. Le marché visé est mondial et les flux d'investissement sont unilatéraux et dirigés du Nord au Sud. L'enquête montre que cette stratégie, fondée sur l'inégalité de développement, est principalement choisie par les entreprises du secteur textile-habillement qui recherchent une main-d'œuvre bon marché et peu qualifiée. C'est sur cette stratégie que se fondent les espoirs d'accroissement des exportations via les zones franches industrielles d'exportation liées à de nouveaux ports autour du canal de Suez. Or si, dans la zone franche de Port Saïd, certaines entreprises textiles exportent effectivement vers le marché international, un grand nombre d'entre elles diffusent leur production sur le marché local<sup>125</sup>.

Les résultats de l'enquête du FIAS montrent aussi que les deux stratégies (commerciale et de minimisation des coûts) sont complémentaires et adoptées simultanément par les firmes - ce qui peut expliquer les deux directions dans lesquelles s'écoule la production des entreprises de la zone franche qui nous intéresse. Les firmes interrogées considèrent en effet la taille du marché et son dynamisme comme les déterminants majeurs de leur investissement. Cela s'explique par le fait qu'elles trouvent de moins en moins de débouchés sur leur marché national où la demande est saturée et la rentabilité faible, alors que dans les marchés dits « émergents » - qu'elles recherchent -, la demande est dynamique et les coûts restent bas, ce qui leur permet de mettre en œuvre ces deux stratégies à la fois.

<sup>124</sup> Le FIAS est un service conjoint à la Banque mondiale et à la Société Financière, spécialisé dans le conseil aux gouvernements des pays membres qui souhaitent attirer davantage d'investissements étrangers dans leurs pays. Michalet a participé à cette étude publiée en 1997 et il en reproduit les principaux enseignements dans son ouvrage *La séduction des Nations*. MICHALET C.-A. (1999), *op. cit.*, pp. 53-70.

<sup>125</sup> Cf. *infra* : Chapitre 7.



L'homogénéité dans les réponses des enquêtés permet de dégager un groupe de pays du Sud qui attirent les investisseurs européens et nord-américains et jouent le rôle de « nouvelle frontière » des économies de la Triade. Il ne s'agit ni des pays de la Triade, ni des économies en développement, mais de la Thaïlande, de la Malaisie, de la Hongrie, de la Pologne, du Portugal et de la Turquie<sup>126</sup>. Mais il ressort également que l'Asie intéresse bien davantage les firmes, grâce à de forts taux de croissance, un large éventail d'opportunités nouvelles d'investissements, une forte demande solvable non saturée et des coûts de production compétitifs sur le marché mondial. A la lumière de ces résultats, on peut douter de la stratégie retenue pour la zone industrielle du Nord du Golfe de Suez, qui s'appuie sur l'intérêt potentiel qu'y trouveraient des firmes asiatiques supposées s'y implanter pour réexporter ensuite en direction de l'Asie<sup>127</sup>.

L'Égypte est citée par les multinationales en 9<sup>ème</sup> position pour la stratégie d'accès au marché et en 11<sup>ème</sup> position pour la stratégie de minimisation des coûts, juste avant le Maroc et la Tunisie, mais après la Turquie. Sa position au sein du bassin méditerranéen est donc plutôt bien perçue, ce qui est dû en partie à l'intérêt que suscite son marché de 60 millions d'habitants. Michalet classe l'Égypte dans les pays « potentiels », ceux qui pourraient figurer sur la liste des pays les plus attractifs s'il parviennent à modifier certaines composantes de leur attractivité<sup>128</sup>.

### *3. Les conditions de l'attractivité et la position de l'Égypte*

D'après l'enquête du FIAS, un pays doit, pour être attractif aux yeux des investisseurs internationaux, remplir plusieurs conditions, certaines de celles-ci étant jugées indispensables.

La stabilité du régime politique et celle de la croissance économique sont des conditions préalables et nécessaires. Il s'agit d'un pré-requis indispensable à l'attraction d'investissements stables dont les coûts sont irrécupérables et la rentabilité calculée sur le long terme. Le climat des investissements sera jugé favorable si les conditions suivantes sont également réunies :

- libre transfert des capitaux et du régime des changes, fiscalité limitée sur les bénéfices industriels et commerciaux et les revenus des personnes ;
- droits de douane allégés et fonctionnement transparent des douanes, des ports et des aéroports (la corruption qui règne souvent dans ces administrations est rédhibitoire);
- législation sociale favorable à flexibilité du marché du travail et à la limitation des droits syndicaux ;

<sup>126</sup> L'échantillon ne comportait aucun pays d'Amérique latine, car l'objectif de l'enquête était de savoir si et dans quelle mesure les investissements directs dans les pays du bassin méditerranéen pâtiraient de la concurrence exercée par les pays de l'Est et du Centre de l'Europe.

<sup>127</sup> cf. *infra* : Chapitre 6.

<sup>128</sup> L'Égypte figure, dans cette liste des pays « potentiels », aux côtés de la Russie, de la Tunisie et du Maroc.

- attitude positive du gouvernement à l'égard du secteur privé ;
- délais raisonnables des procédures administratives nécessaires à la constitution d'une société commerciale, à l'obtention des régimes d'incitation fiscale et des permis de travail ;
- sécurité et cadre de vie agréable pour les expatriés ;
- efficacité du système légal, réglementaire et judiciaire (le règlement des contentieux sur le respect des contrats est capital dans une économie de marché, sauf à accepter de jouer le jeu de la corruption).

Les premières de ces conditions (relatives au transfert des capitaux, à la fiscalité, à la législation sociale et aux droits de douane) correspondent aux mesures mises en place par le F.M.I. en Egypte à travers les mesures associées à l'ajustement structurel.

Sous la pression du F.M.I., la réforme de la loi sur le travail est à l'étude depuis 1991 en collaboration avec l'Organisation Internationale du Travail. Elle vise à mettre en place un Code unifié du travail qui combine les lois sur le travail, les entreprises et l'investissement, afin d'homogénéiser les différentes règles et procédures et de fournir des incitations fiscales pour encourager les investissements; la loi devrait faciliter les licenciements - rendus difficile par la loi n°137 de 1981 - et permettre aux employés d'exercer le droit de grève (qui est aujourd'hui interdit). La longueur des négociations - plus de 10 ans de préparation et de trois mois de discussions au sein du Parlement égyptien sans qu'elles n'aient abouties<sup>129</sup> - traduit la résistance que ce projet de loi suscite. Il ne satisfait ni les ouvriers, ni les employeurs. Pour les premiers, soutenus par l'opposition et les syndicats, le contrat de travail ne garantit ni la sécurité, ni les augmentations de salaire et les congés, alors que les conditions imposées au droit de grève sont jugées trop restrictives<sup>130</sup>. Quant aux hommes d'affaires, qui représentent une classe dont le pouvoir financier et politique s'accroît dans la société égyptienne, ils refusent la création d'un fonds pour les indemnisations qui servirait de garantie aux ouvriers en cas de licenciement ou de fermeture. Il est vrai que ce projet soulève la grave question des licenciements des salariés dans un pays où le système d'assurance contre le chômage est inexistant et la sécurité sociale inefficace<sup>131</sup>.

<sup>129</sup> Approuvé au Conseil des ministres en mai 2001, le projet de loi est en discussion au Parlement depuis mars 2002. Fin juin, faute d'accord, il semble possible que la promulgation de la loi soit reportée à la session prochaine.

<sup>130</sup> Le projet de loi met des conditions strictes au déclenchement d'une grève : il exige l'approbation des deux tiers des membres du Syndicat général de l'entreprise - alors que les syndicats sont connus pour être pro-gouvernementaux. Il interdit les grèves lors des négociations avec l'employeur et dans les entreprises dites « vitales », expression floue qui pourrait facilement être interprétée dans un sens favorable au patronat.

<sup>131</sup> SOBHI Y : « Le projet de loi unifiée divise », *al-Ahram Hebdo*, 7/5/2001, NASREDDINE H. : « Le projet de loi est loin de protéger les ouvriers », *al-Ahram Hebdo*, 15/5/2002, et YOUSSEF Y. : « Une loi après 10 ans d'attente », *al-Ahram Hebdo*, 9/1/2002.



Par ailleurs, le programme de privatisation des entreprises publiques peut être considéré comme un signal positif envoyé aux investisseurs : il exprime effectivement l'attitude favorable du gouvernement vis-à-vis du secteur privé. La sécurité tend à ne plus constituer un problème depuis la fin des attentats en 1997.

Par contre, d'autres conditions nécessaires comme celles liées à l'efficacité de l'administration (aussi bien dans l'investissement que dans les douanes) ne sont pas remplies : la corruption y est généralisée et la bureaucratie ralentit considérablement les procédures (les démarches sont démultipliées entre plusieurs interlocuteurs<sup>132</sup>). L'informatisation des administrations douanière et fiscale, ainsi que la simplification des procédures douanières, sont cependant prévues dans le code unifié du travail, tandis que l'adoption de normes standard, comme la référence internationale ISO, est en cours d'étude afin d'éviter la perte de temps considérable qu'impose, pour les importations, l'exigence du respect de normes purement égyptiennes.

Si les conditions déjà énumérées constituent des préalables pour que se renforcent les implantations de firmes étrangères, elles ne semblent cependant pas être suffisantes, du moins si l'on en croit les résultats de l'enquête du FIAS. Ces premières conditions remplies, un pays doit également offrir une série d'autres avantages jugés nécessaires pour qu'un investisseur le place sur sa liste des pays les plus attractifs :

- un marché de taille suffisante et en expansion régulière, donc présentant des opportunités rentables d'investissement : c'est le marché régional et non national qui est visé, c'est pourquoi l'intégration régionale rejoint les enjeux des firmes transnationales.
- un réseau de communications avec le monde (télécommunications, de transport aérien, maritime et routier) efficace et bon marché, afin d'assurer l'unité de la firme (la part des flux intra-firmes dans les échanges internationaux est estimée à 40%).
- une main-d'œuvre qualifiée : c'est un avantage que ne compense en aucun cas le faible coût du travail, car les firmes ont besoin de cadres et de techniciens supérieurs - qu'elles trouvent d'ailleurs plus aisément dans les pays d'Europe centrale et orientale (PECO).
- l'existence d'un tissu industriel local performant qui permette aux firmes de s'implanter par acquisition et de s'appuyer sur des fournisseurs locaux reliés par contrats à la firme pour réduire les coûts (principes de gestion à la japonaise).

En Egypte, les privatisations déjà effectuées et la taille du marché - dont les dimensions s'élargissent avec l'adhésion au partenariat Euromed - correspondent à la réalisation satisfaisante de deux de ces conditions. Les infrastructures de communication font l'objet de réaménagements sous l'impulsion des institutions internationales prônant la libéralisation (privatisation des terminaux portuaires, nouveaux ports et aéroports,

<sup>132</sup> Par exemple, cinq Agences doivent être consultées pour autoriser l'importation de produits alimentaires : l'Agence de l'énergie atomique, l'Agence du contrôle des aliments du ministère de la Santé, l'Agence de quarantaine agricole, l'Agence de quarantaine animale et l'Organisation gouvernementale pour le contrôle des importations et exportations. WORLD BANK (1998), p. 32. Cela n'a pourtant pas empêché les scandales de se multiplier dans les années 1980 : de nombreux importateurs peu scrupuleux importaient des produits périmés pour les ré-étiqueter, et cela malgré la multiplication des contrôles; il est vrai que la corruption permet de les contourner.

aménagement autoroutier, voie ferrée, télécommunications); l'on peut donc considérer que ce critère sera lui aussi rempli à court terme. En revanche, la main-d'œuvre qualifiée est peu abondante et le tissu industriel peu performant ou trop concentré dans la capitale et quelques villes nouvelles, ce qui rend aléatoires les implantations dans la zone du canal de Suez, et ce malgré l'avantage que représente une localisation sur une route maritime internationale.

La totalité des dimensions de l'attractivité doivent être présentes sur un territoire pour qu'il ait la chance de figurer sur la *short list* des investisseurs globaux. A ce compte, l'Egypte n'est pas particulièrement bien placée, même si les réformes en cours sont susceptibles de la positionner dans le groupe des pays « potentiels », sous réserve toutefois que soient résolus certains problèmes majeurs, comme la qualification de la main-d'œuvre, la réorganisation de l'administration des douanes et la dynamisation du secteur industriel.

#### ***4. La convergence des normes des firmes et des organismes internationaux : de l'espace-support économique au système d'acteurs localisés***

La plupart des conditions de l'attractivité énoncées par les firmes correspondent à des transformations en cours, initiées parallèlement aux réformes structurelles engagées par les organismes internationaux (Banque mondiale, F.M.I., O.M.C.) et encouragées par la régionalisation des économies. La croissance économique, énoncée comme une condition préalable par les grandes firmes, est évaluée par les mêmes variables macro-économiques que celles utilisées par les grandes institutions financières internationales. Ces dernières affirment d'ailleurs que le respect des normes est une condition pour ne pas faire fuir les investisseurs (COUSSY J., 2001, p. 295).

Ces normes correspondent à la généralisation des pratiques libérales et financières (recherche du profit maximum) à l'ensemble des sphères politique et économique. Elles accordent aux firmes transnationales une plus grande facilité pour s'implanter sur un territoire, mais aussi pour le quitter ; le territoire doit s'adapter à la flexibilité. Le recours à la flexibilité et le partage des fonctions industrielles entre centre et périphérie devient un mode d'adaptation des firmes à l'environnement concurrentiel. L'espace géographique tend, pour la firme internationale, à devenir un « facteur d'ajustement pour assurer la permanence de sa productivité »<sup>133</sup>, tandis que l'Etat-Nation perd son statut de référence et se transforme en simple territoire économique, plate-forme pour des activités dont la nature est largement déterminée de l'extérieur par des investisseurs obéissant à une stratégie globale. Il en résulte une exacerbation de la concurrence entre Etats, mais aussi entre territoires infra-nationaux (MICHALET, 1998, p. 68).

---

<sup>133</sup> FISCHER A. (1990) : « Contribution à l'étude des nouvelles relations de l'entreprise industrielle à l'espace géographique », in BENKO G. (ss. dir) (1990) : *La Dynamique spatiale de l'économie contemporaine*, Editions de l'Espace Européen.



La conception de l'espace comme « espace économique pur » qui en découle, est certes logique par rapport aux préoccupations des investisseurs internationaux, mais elle est réductrice dès lors qu'elle devient la référence de l'Etat national pour penser l'organisation de l'espace. Miser le développement d'un territoire (ou d'une région) exclusivement sur son attractivité pour les firmes internationales peut être risqué. En effet, le territoire ne se réduit pas à sa capacité d'accueil de firmes étrangères et les politiques publiques doivent aussi veiller à l'organisation du tissu industriel local - dont le dynamisme interne est d'ailleurs l'une des conditions de l'attractivité - afin d'éviter une dépendance trop exclusive à l'égard de sources d'emplois et de revenus liés aux capitaux étrangers.

En effet, l'espace d'accueil étant considéré par les firmes comme un point d'appui pour la mise en œuvre de leur stratégie commerciale, il est soumis à la logique de la flexibilité. Le critère de la nationalité des firmes conserve alors un rôle important, surtout en temps de crise : mobilisées par leur Etat d'appartenance, elles sont susceptibles de quitter un espace d'accueil pour se concentrer sur une stratégie de sauvegarde des emplois nationaux<sup>134</sup>. L'implication des filiales de grandes firmes internationales dans leur territoire d'accueil est souvent minimum. Les firmes « nomades » changent même la localisation de leurs ateliers au gré des avantages accordés, traduisant ainsi la domination exercée par le grand capital sur les espaces « périphériques ».

Cependant, ce dernier cas de figure est moins fréquent qu'on ne le pense : si les conditions de l'attractivité sont réunies et que la firme a d'autres objectifs que la minimisation des coûts, elle cherchera à rentabiliser son investissement à moyen et long terme (surtout s'il s'agit de pénétrer un nouveau marché). Dès lors, le rapport firmes-territoire peut résulter d'un autre rapport que la domination : il peut mettre en évidence l'interaction d'un « système d'acteurs localisé », au sein duquel l'ancrage territorial des entreprises transnationales favoriserait l'émergence ou le renforcement d'un « tissu local productif »<sup>135</sup>. Dans l'économie globale, comme le rappelle C.-A. Michalet (p. 81), la proximité géographique prend de l'importance : les systèmes productifs nationaux laissent place à des systèmes productifs territorialisés. Ainsi une firme multinationale qui s'implante sur un territoire aura-t-elle tendance à utiliser des fournisseurs locaux au lieu d'importer ses inputs de l'extérieur. Cette organisation du système productif diffère fondamentalement des « enclaves » que représentent les zones franches industrielles d'exportation : l'activité ne s'y résume pas à l'assemblage, car la participation des fournisseurs locaux, à mesure qu'ils s'adapteront à la demande de la firme, augmentera la valeur ajoutée locale de l'investissement. Une firme peut ainsi avoir un rôle catalyseur dans la formation ou le renforcement des systèmes industriels localisés.

<sup>134</sup> LOSCH B. (2001), *op. cit.*, p. 386.

<sup>135</sup> COLLETIS G., GILLY J.-P., PECQUEUR B., PERRAT J., ZIMMERMAN J.-B. (1997) : « Firmes et territoires : entre nomadisme et ancrage », *Espaces et Sociétés*, n-88/89, pp.115-138.

Dans une typologie des « lieux-aimants », A. Markusen<sup>136</sup> met en évidence différentes formes de systèmes productifs locaux, plus ou moins attractifs. Partant du concept de district industriel, elle élargit la notion pour tenir compte des liens avec les centres extérieurs et les institutions hors de la région, ce qui lui permet de nuancer les conclusions sur le caractère endogène de la croissance. Elle identifie notamment un district de type « moyeu et rayon » qui nous semble intéressant pour comprendre le potentiel d'attractivité de la zone du canal de Suez. Ce type de district s'organise à partir d'une entreprise centrale (l'Organisme du canal de Suez dans notre cas), autour de laquelle gravitent des fournisseurs et prestataires de services. Les échanges y sont moins nombreux que dans les districts « italianisants »<sup>137</sup>; les concurrents ont moins tendance à coopérer et les alliances stratégiques des grandes entreprises se font plutôt avec des partenaires extérieurs à la région. Ces districts sont dépendants à long terme de leur entreprise-clé et leur stabilité peut être remise en cause par la mobilité à moyen terme des activités vers d'autres régions. Le pouvoir d'attraction de ces espaces dépend du degré auquel les secteurs épanouis peuvent injecter des ressources locales dans des secteurs nouveaux et jusque-là inexistantes.

C'est peut-être là que se situe la pierre d'achoppement des projets de zones industrielles programmées autour du canal de Suez. Ceux-ci sont conçus en référence aux critères d'attractivité des firmes internationales tels que définis par les organismes internationaux pour attirer les FTN, mais la question des fournisseurs locaux et des relations inter-firmes n'est pas véritablement réfléchie ni posée et l'éloignement des sites prévus des concentrations d'activités productives capables de fournir ces inputs menace leur capacité d'attraction. En fait, ces zones spécialisées qui apparaissent dans les projets semblent se réduire à de simples contenants, plates-formes économiques indifférenciées, fort éloignées de l'ensemble des rapports socio-économiques dont la qualité sous-tend pourtant les critères d'attractivité à partir desquels les grandes firmes définissent leurs lieux d'implantation.

---

<sup>136</sup> MARKUSEN A. (2000) : « Des lieux-aimants dans un espace mouvant, typologie des districts industriels », in BENKO G. et LIPIETZ A. : *La richesse des Nations*, PUF, pp. 85-119. Aux côtés des nouveaux districts sur le modèle italien (où de petites entreprises aux mains d'entrepreneurs locaux, dans lesquelles les décisions d'investissement et de production se prennent à l'échelle locale avec l'appui du gouvernement régional, s'achètent et se vendent leurs produits entre elles et exportent à l'extérieur de leur région) et californien (où la spécialisation agglomérative peut entraîner le développement d'autres secteurs et diversifier l'économie), l'auteur identifie des districts qui s'ancrent autour d'une ou plusieurs grosses entreprises comme des rayons autour d'un moyeu, d'autres qui s'ancrent autour d'une grande installation d'Etat (administration, base militaire), et enfin, de pures plates-formes de satellites, succursales de grandes entreprises extérieures à la région (cette forme d'agglomération renvoie au mode d'industrialisation typique du fordisme en périphérie).

<sup>137</sup> La spécificité du district italien est due au fait qu'il s'agit d'un système de petites entreprises au sein desquelles règne une homogénéité culturelle, sociale et politique, la flexibilité du marché du travail et la déspecialisation progressive. BENKO G. et LIPIETZ A. (1992), *op.cit.*, pp. 13-32.



### **E. Attractivité et libéralisation en tant que stratégies de développement de la région du canal de Suez : des pôles de développement aux districts industriels**

Les politiques d'aménagement envisagées pour la zone du canal de Suez correspondent à la mise en œuvre des principes attachés aux stratégies de développement répondant à la transformation de l'économie mondiale. Les grands projets de zones industrielles de Port Saïd et Suez, destinés à attirer les FTN et à accroître les exportations, sont en effet la manifestation du mouvement d'intégration de l'Égypte à l'économie mondiale qui s'est exprimée à deux périodes différentes : celle de l'*infitâh* (années 1970) et celle de son engagement dans l'ajustement structurel (années 1990) (cf. Tab. 8).

Lors de ces deux phases d'aménagement, le canal de Suez est utilisé comme un catalyseur de l'intégration de l'économie nationale à l'économie mondiale. Les différentes options préconisées ayant déjà été décrites<sup>138</sup>, nous nous contenterons ici de les rappeler dans le tableau 8, afin de comparer les modalités de l'intégration internationale à ces deux périodes qui se distinguent l'une de l'autre par nombre de traits. Cette comparaison montre une certaine continuité des objectifs, en particulier celui de chercher à rééquilibrer le territoire égyptien et d'ouvrir la région du canal de Suez aux capitaux étrangers pour en faire un support de l'intégration régionale à l'économie mondiale.

A la « nouvelle carte de l'Égypte » voulue par Sadate dans les années 70 répond l'objectif de « redistribuer la population et étendre l'urbanisation vers des espaces encore désertés »<sup>139</sup> des méga-projets nationaux de Moubarak. Les discours s'enthousiasment à propos de la démesure des projets et insistent sur leur capacité à relancer l'économie nationale. Le poids prépondérant accordé aux infrastructures lourdes, relayé par la suite par les réformes de l'administration, va dans le même sens : accroître la connexion de l'Égypte aux circuits internationaux et améliorer sa capacité d'accueil des investissements étrangers en envoyant un signal à la communauté internationale.

<sup>138</sup> Cf. *supra* : 1<sup>ère</sup> partie, Chapitre 3.

<sup>139</sup> MINISTÈRE DE L'INFORMATION : *Mega National Projects*, State Information Service on-Line.

Tableau 8 : Les deux principales phases d'aménagement de la zone du canal et leur contexte

	Aménagement de 1ère génération (1974-1977)	Aménagement de 2è génération (1995-2000)
Contexte économique mondial	Phase de multi-nationalisation	Phase de globalisation
Stratégie de développement étatique	Lancement de la politique d'ouverture ( <i>infitâh</i> ), attraction des capitaux internationaux, maintien de la stratégie d'import-substitution.	Adoption d'une politique libérale sous la pression du F.M.I. : intégration à l'économie mondiale par le développement des exportations industrielles et les IDE.
Contexte politique	Reconstruction et négociation de la paix israélo-égyptienne (signée en 1979 à Camp David), Sinaï totalement libéré en 1982.	Intégration euro-méditerranéenne et rôle de médiateur de l'Égypte dans le processus de paix au Proche-Orient.
Stratégie d'aménagement de la zone du canal de Suez	Au-delà de la reconstruction, un modèle d'aménagement régional global assorti de 3 schémas directeurs centrés sur les villes du canal.	Intégrée au Sinaï, la zone du canal fait l'objet de divers projets sectoriels non coordonnés entre eux, mais tous axés sur le développement des exportations.
Logique de l'aménagement régional	Le canal de Suez doit devenir la vitrine de l' <i>infitâh</i> et ouvrir l'Égypte sur le monde.	Le canal doit devenir le support de l'intégration de l'Égypte aux échanges internationaux.
Projets d'intégration internationale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Déblaiement du canal, élargissement et approfondissement (amener le tirant d'eau autorisé à 53 pieds), et dérivation du canal à l'Est de Port Saïd pour éloigner le canal du port.</li> <li>- Trois zones franches industrielles d'exportation publiques : Port Saïd (spécialisée dans le transit et la manufacture), Suez (industrie lourde et pétrochimique), Ismaïlia (tarde à être implantée)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Élargissement et approfondissement du canal (amener le tirant d'eau à 72 pieds)</li> <li>- Deux « méga-projets » portuaires et industriels privés, orientés vers les exportations : un terminal à conteneurs à Port Saïd et une zone industrielle et de services, un nouveau port au sud de Suez associé à une zone industrielle d'exportation.</li> <li>- Un parc technologique à l'est d'Ismaïlia.</li> </ul> <p>Ces projets doivent générer de nouvelles implantations humaines.</p>
Projets d'intégration nationale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau autoroutier reliant Le Caire aux villes du canal; installation d'une ville nouvelle industrielle entre Le Caire et Ismaïlia.</li> <li>- Creusement de 3 tunnels sous le canal (un seul sera réalisé au nord de Suez)</li> <li>- Irrigation de 400 000 ha de terres désertiques</li> <li>- Installation d'1 million de personnes dans le Sinaï (en 1996, le Sinaï comptait 307 245 habitants contre moins de 200 000 en 1986).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Construction d'un pont sur le canal entre Ismaïlia et Port Saïd pour le trafic routier et ferroviaire ; remise en service de la voie ferrée trans-Sinaï.</li> <li>- Construction du canal de la Paix, qui achemine l'eau du Nil dans le Sinaï, et irrigation de 168 000 ha dans le Sinaï et de 84 000 ha entre le Nil et le canal de Suez.</li> <li>- Installation de 3 millions de personnes dans le Sinaï d'ici 2017.</li> </ul>

Elaboration : F. Bruyas, 2001.



Enfin, les formes de développement industriel pratiquement inchangées entre les deux périodes indiquent un décalage entre des modèles datés et les nouvelles formes des systèmes productifs localisés identifiés aujourd'hui dans le monde. La continuité observée dans les objectifs des politiques d'aménagement entre les années 1970 et 1990 ne doit cependant pas masquer quelques nuances, ces dernières caractéristiques de la seconde période d'aménagement :

- un changement d'échelle qui traduit l'adaptation à un monde en changement, en phase avec la dernière période de la mondialisation : les infrastructures et projets industriels ou de transit sont conçus dans une logique d'intégration à l'économie mondiale et l'intégration macro-régionale en cours place le canal de Suez en position de charnière entre l'Afrique du Nord et le Proche-Orient.

- les experts du PNUD investissent à long terme le ministère de la Planification pour refondre entièrement la politique d'aménagement et les modalités de sa mise en œuvre.

- l'aménagement et la réforme de la politique économique évoluent en phase : l'ouverture économique n'est plus cantonnée aux rives du canal et aux investisseurs privés nationaux et la privatisation intervient désormais au cœur du processus d'aménagement. Les grandes firmes internationales sont sollicitées pour mettre en œuvre les projets d'infrastructures que l'Etat ne peut financer.

### *1. Des aménagements ambitieux : un message à l'égard des capitaux privés<sup>140</sup>*

D'une génération d'aménagement à l'autre, l'ambition affichée est tout autant démesurée. Outre la volonté de rassembler l'opinion publique autour de projets symboliques d'un redémarrage économique, elle traduit la volonté d'afficher un message à la communauté des investisseurs internationaux.

La première phase d'aménagement du canal de Suez correspond à la reconstruction de ce qui se trouvait sur l'ancienne ligne de front de 1973. Cette reconstruction doit servir à amorcer la transition entre l'économie de guerre et celle de la prospérité, en même temps qu'elle doit donner l'occasion au gouvernement de tester les nouveaux principes de l'*infîâtâh*, le long d'un axe de circulation emblématique du négoce international. Le canal est présenté comme le moteur et le symbole du renouveau de l'économie égyptienne dans ses nouvelles orientations vers l'ouverture extérieure et le rôle principal donné au secteur privé dans son développement. Pour le Président Sadate, la situation internationale unique du canal entre « deux des mers les plus importantes de l'univers » devrait permettre à sa région, transformée en « zones industrielles, agricoles, touristiques, en zones franches, en facultés universitaires avec ses spécialisations qui s'adapteront aux besoins de la

<sup>140</sup> Pour l'analyse des discours des aménageurs et politiques, cf. *infra* : IIIème Partie, Chapitre 8, II. et III.

région », de devenir une « terre de la vie nouvelle et un modèle pilote pour l'Égypte »<sup>141</sup>. Cette déclaration est principalement destinée à faire savoir aux investisseurs privés internationaux que l'Égypte entre dans une nouvelle ère libérale, et qu'à cette occasion elle leur propose des projets novateurs dans un contexte qui veut effacer l'image laissée par les nationalisations nassériennes.

Dans les années 1990, l'approfondissement de la mondialisation renforce l'impératif de l'attractivité. Les grands projets nationaux<sup>142</sup> sont censés, eux aussi, ajouter un nouveau potentiel capable de relancer l'économie nationale en l'intégrant aux échanges internationaux. A l'occasion du lancement des travaux de la zone industrielle de Port Saïd Est, le président Moubarak présente les méga-projets nationaux à la fois comme une « nécessité inévitable, imposée par l'évolution de l'économie mondiale et sa dépendance croissante à l'égard des grands groupes industriels »<sup>143</sup> et comme un moyen de tirer profit des avantages de l'Égypte (sa position géographique et sa force de travail) pour promouvoir sa compétitivité et accroître la part nationale dans le commerce international.

Il s'agit donc bien de s'adapter à la mondialisation : le durcissement du niveau supérieur de l'échelle géographique modifie les autres niveaux et oblige à redéfinir la place des lieux<sup>144</sup>. Redéfinir ces lieux, c'est leur donner une position pour qu'ils ne subissent pas passivement la mondialisation, mais y participent. Les grands projets sont susceptibles, par leur dimension et leur nature, d'attirer des investissements étrangers. L'effet d'annonce est capital : le rôle donné aux firmes internationales dans la construction des équipements, la planification des zones industrielles et leur exploitation indique que le gouvernement veut tenir ses engagements auprès des grands organismes internationaux. Les normes étrangères deviennent un instrument de crédibilité internationale.

---

<sup>141</sup> Extrait des *Documents d'Octobre*, charte d'action présenté par le Président Sadate en avril 1974, dans laquelle il exprime sa vision de l'Égypte. WISSA-WASSEF C. (1975) : « Les projets d'aménagement de la zone du canal de Suez », *Maghreb-Machrek*, n°68, p. 57.

<sup>142</sup> Il s'agit du centre de distribution international et de son terminal à conteneurs de Port Saïd, de la zone industrielle d'exportation du golfe de Suez et de son port, de la Vallée de la technologie du Sinaï, ainsi que du projet Nouvelle Vallée en Haute Égypte. (cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 3).

<sup>143</sup> Discours présidentiel à l'occasion du lancement des travaux de la zone industrielle de Port Saïd, Port Saïd, le 6 septembre 1999. *State Information Service*, source internet : <http://www.uk.sis.gov.eg>.

<sup>144</sup> DOLLFUS O., GRATALOUP C., LEVY J. (1998) : « Trois ou quatre choses que la mondialisation dit à la géographie », *Cahiers du GEMDEV* : Regards croisés sur la mondialisation, n° 26, p. 111.



## 2. La promotion des infrastructures physiques : traduction spatiale des normes des institutions internationales

Dans l'ensemble des projets prévus au cours de ces deux phases d'aménagement, les projets d'infrastructures sont perçus comme les agents de l'intégration croissante aux échanges internationaux. Ils sont utilisés par les institutions internationales qui les promeuvent comme un moyen d'accélérer l'adoption des normes libérales qu'elles promeuvent.

La Banque mondiale a consenti de nombreux prêts pour financer des travaux d'infrastructures, en particulier ceux nécessaires aux travaux du canal de Suez : dès 1959, elle finance son agrandissement, puis, en 1974, sa remise en service après la guerre; en 1977, elle participe encore à l'approfondissement du canal pour permettre aux navires jaugeant 53 pieds d'y accéder. Ce programme allait générer des bénéfices économiques pour plusieurs parties : pour l'Égypte, à travers l'accroissement des revenus qu'elle tire du canal et qui constituent une garantie de remboursement des prêts consentis; pour les armateurs, qui bénéficieront de routes plus courtes; et pour les consignataires et chargeurs, à travers la réduction des taux de fret.

Mais c'est surtout en vertu de leur capacité à favoriser les échanges internationaux que les infrastructures de transport sont encouragées : optimiser les transports revient à accroître la compétitivité des exportations et à attirer les investisseurs étrangers qui participeront à l'objectif général d'intégration mondiale de l'économie.

Dans cette optique, la Banque supervise depuis 1998 un grand programme de réforme des ports égyptiens (prêt de 2 millions US\$). Il s'agit d'améliorer l'efficacité des services portuaires en restructurant l'organisation du secteur afin de confier l'exploitation des terminaux publics à des groupes privés de réputation internationale. Les ports sont considérés par la Banque mondiale comme un outil-clé de la stratégie de développement de l'Égypte, laquelle repose sur une estimation de la croissance des exportations de produits non pétroliers de 15 à 17% par an d'ici 2005. De plus, la situation stratégique des ports égyptiens à l'entrée du canal de Suez fournit des opportunités remarquables en matière de services de transbordement et de redistribution, en particulier vers l'Est de la Méditerranée. Ils doivent donc être mobilisés pour contribuer à la croissance économique et à la création d'emplois<sup>145</sup>. Or, les déficiences du secteur portuaire et le coût élevé des services constituent un obstacle à la réalisation de ces objectifs, puisqu'ils affectent la fiabilité de la logistique du commerce international et réduisent la compétitivité des exportations égyptiennes (cf. Tab. 9).

---

<sup>145</sup> WORLD BANK (1998) : *Egypt-Port Sector Reform Project*. La Banque a mis au point des projets similaires sur l'autre grand axe du commerce international que constitue le canal de Panama.

Tableau 9 : Les effets du coût élevé des services portuaires égyptiens en 1995

Obstacle	Effet
Services portuaires	Coût total estimé au triple de celui des concurrents
Taux de fret de conteneurs	15 à 20% supérieur à ceux des ports méditerranéens
Coût de manutention des conteneurs	Deux à trois fois celui des ports voisins
Charges totales du terminal	Le double des ports voisins
Entretien et maintenance	Inexistants, mauvais état des ports et service de faible qualité
Perte de temps pour les navires	10% du temps de chargement total, dû au retard dans les tests radioactifs et au temps perdu entre le déchargement des navires et leur départ
Services aéroportuaires	Le coût du fret aéroportuaire est le double de celui des pays voisins du Proche-Orient (1-1,4 \$/kg contre 0,50 \$/kg en Israël)

Source : SRI International (1995).

Cinq ans après le bilan effectué par la Banque mondiale, en juin 2000, une série de décrets sont entrés en vigueur pour réformer le fonctionnement des ports égyptiens et faciliter les procédures commerciales. Le décret 106, le plus important, a pour objectif d'unifier les sites d'inspection des marchandises importées dans les ports maritimes. La création de l'Organisme général du contrôle des exportations et importations, dépendant du ministère de l'Economie, permet d'éviter la multiplication des organismes et ministères compétents en ce qui concerne les entrées et sorties des marchandises, multiplication qui générait des retards considérables du fait de la lenteur des procédures<sup>146</sup> et ouvrait la porte à la corruption des fonctionnaires en place. Le dispositif est complété par l'annulation par le ministre de l'Economie de la présentation des 11 certificats internationaux requis pour garantir la validité de la cargaison. En outre, le Président a annoncé la création d'un Haut Conseil des ports et consenti aux PDG des ports les responsabilités et l'autorité dont ils ne disposaient pas jusque-là, étant nommés à ce poste à titre honorifique.

Les nouveaux ports réalisés et gérés par de grands groupes internationaux aux débouchés du canal témoignent aussi, en partie, de l'ouverture du secteur portuaire au secteur privé et donc de la volonté gouvernementale d'adopter la norme des privatisations<sup>147</sup> - c'est aussi le cas dans le secteur de l'énergie, avec la construction et l'exploitation par EDF International, de stations électriques à Port Saïd et à l'est de Suez. Cependant, cette nouvelle étape de l'ouverture au secteur privé, qui concentre les domaines sensibles de l'énergie et des transports, n'est pas totale, puisqu'elle est pratiquée uniquement à travers des contrats de concession.

<sup>146</sup> Chaque cargaison devait être examinée par 7 administrations qui faisaient payer les frais d'inspection et d'examen des marchandises. Les tests pouvaient durer jusqu'à 15 jours; l'immobilisation des marchandises au port pendant cette durée coûtait en tout 3 milliards de dollars par an. *al-Ahram Hebdo*, 23/8/2000.

<sup>147</sup> Cela ne va pas sans réticences, en particulier pour la privatisation des équipements existants. cf. *infra* : Chapitre 5 : II. D.



En promouvant les infrastructures, la Banque mondiale trouve ainsi un biais pour mettre en œuvre la privatisation en Egypte, en l'appliquant prioritairement aux infrastructures (télécommunications, électricité, gaz naturel, transports, approvisionnement en eau et traitement des eaux usées). Il s'agirait, si l'on en croit J. Saghir, spécialiste du développement du secteur privé au sein du groupe pour le développement de l'infrastructure à la Banque mondiale, d'une urgence dans toute la région Afrique du Nord et Proche-Orient<sup>148</sup>. De même que l'infrastructure énergétique est nécessaire au développement industriel, les possibilités de croissance économique dans le commerce international sont déterminées par l'infrastructure. D'après cet expert, qui impute l'échec de la croissance à la lenteur de la mise en œuvre des privatisations, les besoins sont considérables dans la région, car les administrations et les entreprises publiques ont mal géré ces services sous la pression de restrictions budgétaires.

L'infrastructure est aussi un domaine privilégié de l'Union Européenne et des Etats-Unis dans leur coopération avec les pays d'Afrique du Nord et du Proche-Orient. L'Europe, dans le cadre du projet Euromed, cible son action sur les projets de connexion des infrastructures entre pays voisins et le développement des réseaux, dans le but de favoriser la coopération régionale en vue de promouvoir la paix. D'autre part, la coopération économique, inscrite au programme des négociations multilatérales de paix, donne lieu à des projets collectifs qui engagent les pays de la région dans une coopération pour favoriser les échanges, en particulier entre Israël et ses voisins : ce sont les « projets de la Paix », formalisés à la suite du Sommet économique sur le Proche-Orient et l'Afrique du Nord<sup>149</sup>. Le raccordement des réseaux électriques entre Israël et ses voisins, des accords de partage des eaux, la coopération dans le domaine du tourisme, l'usage en commun des ports et aéroports et la constitution d'une ambitieuse banque régionale de développement figuraient parmi les projets les plus discutés aux deux premiers sommets économiques<sup>150</sup>.

Les infrastructures qui figurent parmi les « projets de la Paix » dépassent le cadre du seul canal de Suez, mais n'en ont pas moins une influence déterminante sur sa région. C'est en particulier le cas des projets liés à l'eau et aux transports, qui en constituent deux volets fondamentaux :

- L'idée d'un canal d'irrigation dérivé du Nil ressurgit ainsi comme un moyen de soulager les conflits liés au manque d'eau au Proche-Orient. La construction de ce canal est engagée en 1994, mais sa vocation de symbole de la paix est définitivement éliminée : il s'arrête à al-Arich, dernière ville égyptienne avant Gaza.

<sup>148</sup> Débat sur la libéralisation au Moyen-Orient et en Afrique du Nord (18/12/99), tenu à Washington DC le 11 décembre 1999, parrainé par l'Institut du Moyen-Orient et la Banque mondiale. Source : Banque mondiale *on-Line*.

<sup>149</sup> Réuni pour la première fois à Casablanca en 1994, suite à la signature des accords de paix d'Oslo, ce sommet réunit les acteurs économiques des pays arabes et d'Israël, avec le soutien des négociateurs américains de la paix.

<sup>150</sup> MACKINNON C. : « The Party's Over For Israeli Economic Integration Into the Middle East », *MSAnews*, january-february 1998, pp. 20-22.

- Le rétablissement d'anciennes routes et voies ferrées reliant Le Caire à l'Europe, via la Turquie par la côte proche-orientale, impose la construction de deux ponts au dessus du canal de Suez, l'un destiné au trafic routier et l'autre au trafic ferroviaire. La voie ferrée longeant le nord du Sinaï sera réouverte, mais l'impasse du processus de paix israélo-palestinien remet en cause le rôle international de cette infrastructure : le terminus de la voie ferrée en est désormais fixé, lui aussi, à al-Arich<sup>151</sup>.

Ainsi, le prolongement des infrastructures à l'est du canal de Suez fait-il de la région du canal un pivot entre l'Afrique du Nord et le Proche-Orient et lui donne l'opportunité de s'étendre sur la rive orientale du canal, délaissée depuis le retour de la péninsule à l'Egypte en 1982. C'est dans ce contexte que le gouvernement égyptien a proposé, lors du sommet de Casablanca en 1994, une série de projets destinés à développer le commerce, l'investissement, la technologie, les capacités productives et le tourisme pour assurer le succès du développement régional au sein de la région Afrique du Nord / Proche-Orient<sup>152</sup>. Les grands projets nationaux planifiés autour du canal de Suez - la Vallée de la Technologie du Sinaï et les zones franches de Port Saïd Est et du Nord du Golfe de Suez - en font partie. Il est toutefois curieux de noter que l'ouverture programmée des marchés nationaux au sein de vastes espaces de libre échange se traduit par la mise en place de zones franches. En effet, cet « instrument de la politique industrielle d'un pays (...) perd de sa pertinence au regard de la mise en place d'un environnement favorable aux affaires dans l'ensemble des P.V.D. mais aussi des négociations menées dans le cadre de l'Organisation Mondiale du Commerce, où le concept de zone franche est de plus en plus menacé »<sup>153</sup>.

Les projets mobilisateurs présentés à la Conférence de Casablanca dessinaient un objectif collectif pour la région : faire de celle-ci, compte tenu de sa situation, un centre d'échanges et de transit, d'activités tertiaires et de services. Si le développement des infrastructures de transport a été privilégié, c'est qu'elles répondent à un besoin manifeste. Le creusement du canal et surtout la création de l'Etat d'Israël ont brisé la continuité d'un espace traditionnellement parcouru par des flux intenses (de la frontière turque au Caire, de la Méditerranée au désert) : il s'agit donc de « permettre une intensification des échanges intra-régionaux (...) et [de] redonner à la région la fonction de zone d'échange et de transit que sa situation lui a longtemps permis de jouer »<sup>154</sup>. La liaison automobile directe entre l'Egypte et la Turquie et l'Europe à travers un territoire longtemps fragmenté représente un intérêt économique incontestable, mais revêt aussi une signification politique et symbolique de grande importance.

<sup>151</sup> *al-Ahram weekly*, 26 April - 2 May 2001

<sup>152</sup> Egypt's perspective (1994) : *Regional economic development and cooperation*, The Middle East and North Africa Summit, Casablanca, 30 oct. - 1er nov. 1994, Al Ahram Commercial Press, Cairo, 223 p.

<sup>153</sup> D'après les propos de G. Gaveau, directeur adjoint de l'ONUDI, cités dans « A l'exception de l'océan Indien, les zones franches en Afrique n'arrivent pas à s'imposer », *Marchés Tropicaux* n°1552, 30 juillet 1999.

<sup>154</sup> CHATELUS M. (1995) : « Une économie du Moyen-Orient de l'après conflit ? Obstacles et perspectives pour une approche régionale », in BLIN L., FARGUES P. : *L'économie de la paix au Proche-Orient*, tome 1 : Stratégies, Maisonneuve et Larose/CEDEJ, p. 91.



Or, la faisabilité de l'intégration régionale et des projets qui lui sont liés fluctue en fonction des progrès et des impasses du processus de paix israélo-palestinien. Après l'enthousiasme des Sommets de Casablanca et d'Amman (1995), la victoire du Likoud aux élections israéliennes en 1996 et la détérioration des relations israélo-palestiniennes a laissé place au désappointement. La rencontre de Tunis en 1996 attira plus d'hommes d'affaires que de chefs d'Etats des pays arabes et celle de Doha en 1998 fut boycottée par la plupart des pays arabes, dont l'Egypte, malgré les efforts déployés par la diplomatie américaine<sup>155</sup>. Le projet de l'oléoduc de la Paix entre le Qatar et Israël fut alors ajourné. L'échec du Sommet a néanmoins démontré l'unité arabe<sup>156</sup> et la perte d'influence des Etats-Unis. Même si ces derniers se sont arrangés pour conserver une représentation de la région Afrique du Nord / Proche-Orient au sein du Forum économique mondial de Davos, le Sommet économique a vécu, et la deuxième *intifada* de l'automne 2000 a réduit tout espoir à néant.

Face à la difficulté de mettre en œuvre sur le terrain sa politique concernant les infrastructures et au constat généralisé de l'accroissement des inégalités, la Banque mondiale tend, en Egypte comme partout ailleurs, à délaissier les infrastructures physiques<sup>157</sup>. Elle s'oriente vers le financement des infrastructures sociales jugées nécessaires pour le développement urbain et rural (équipements, réseaux...) et dont elle considère qu'elles se prêtent mieux au ciblage de son aide vers les populations exclues de la croissance et du développement<sup>158</sup>. Cela se traduit en Egypte par la remise en cause de tout le processus d'aménagement du territoire, ainsi que par l'installation, au sein même du ministère de la Planification, d'une équipe d'experts du PNUD<sup>159</sup> chargée d'en repenser et d'en reformuler à la fois les objectifs et la mise en œuvre. Dans le même temps, le programme « villes soutenables », dépendant de Habitat (agence rattachée aux Nations-Unies) et du PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement) était mis en place en 1992 à Ismaïlia, dans le but de favoriser la participation d'une large base d'habitants aux affaires publiques, étant entendu que cette participation est présentée à la fois comme un moyen et une fin<sup>160</sup>.

L'implication du secteur privé ne dispense par pour autant le gouvernement de faire face aux exigences financières que pose l'exécution des programmes définis, en

<sup>155</sup> Les pays arabes estiment qu'en relançant la colonisation dans les territoires palestiniens, « Netanyahou a brisé le rêve de Pères de l'intégration d'Israël au Proche-Orient ».

<sup>156</sup> La déclaration finale de la Conférence de Doha réclame à Israël d'observer les résolutions 242 et 338 du Conseil de Sécurité de l'ONU, le principe « la terre contre la paix » et la suspension immédiate des restrictions et fermetures qui empêchent le mouvement et les échanges des Palestiniens. *Washington Report*, jan.-feb. 1998, p. 20-22.

<sup>157</sup> La part des grandes infrastructures de transport dans les financements de la Banque mondiale tend à diminuer : elle représentait 60% du total des projets d'infrastructure dans le monde à la fin des années 1970, et seulement 18,6% en 1989. FISETTE J. (1997), *op. cit.* En Egypte, par exemple, le secteur portuaire ne représente que 1,4 % des financements totaux de la Banque en 1998.

<sup>158</sup> Les autres grands secteurs d'intervention de la Banque en Egypte sont, en 1998, la réduction de la pollution (20 M US\$ - Grand Caire, Alexandrie, Suez et Ismaïlia), la réforme du secteur de la santé (90 M US\$) et l'aide aux services agricoles dans le Delta (15 M US\$).

<sup>159</sup> Un premier contrat de 4 ans fut signé en 1993, puis renouvelé.

<sup>160</sup> Cette expérience, ainsi que quelques autres du même type, sont exposées dans le Chapitre 5, où elles sont confrontées à la résistance du système administratif. Cf. *infra* : Chapitre 5, III. et IV.

améliorant l'alimentation du budget national par les taxes, redevances et impôts. Cette capacité financière dépend des ressources du pays, mais aussi de sa capacité à entreprendre des réformes économiques pour compenser l'impact des décisions d'investissement sur le budget. La boucle est alors bouclée : l'intervention des institutions financières et de développement internationales porte autant sur la promotion des infrastructures sociales permettant la mise en œuvre des projets que sur les réformes économiques visant à rééquilibrer le budget national.

### *3. La capacité des modèles de développement industriel à intégrer l'économie locale au système mondial*

Les projets de zones industrialo-portuaires du canal de Suez sont-ils adaptés au rôle qui leur est imputé, à savoir l'insertion de l'économie locale et nationale dans le circuit de l'économie mondiale ?

Les zones industrielles d'exportation en cours d'établissement dans la région relèvent, comme nous l'avons déjà montré, du modèle des zones franches et de celui des pôles de développement<sup>161</sup>. Or, l'expérience des zones franches d'exportation implantées en 1976 a démontré l'incapacité relative de ces outils de développement économique et d'aménagement à accueillir des entreprises produisant pour l'exportation, ainsi qu'à diffuser un développement industriel. Cela peut s'expliquer en partie par la mauvaise définition de leurs objectifs, comme de ceux de la politique d'ouverture économique, qui ne ciblaient pas véritablement les priorités à l'investissement : tous les projets susceptibles de tirer parti et d'améliorer la position stratégique de l'Égypte étaient déclarés prioritaires (industries d'exportation ou de substitution aux importations, activités technologiques...). Ainsi, selon J. Waterbury, non seulement les entreprises accueillies n'étaient pas conformes au plan, mais il n'y avait pas non plus de réel plan<sup>162</sup>.

Les parcs industriels de nouvelle génération, confiés à des opérateurs privés à la fin des années 1990, dans le cadre des méga-projets du canal, constituent de nouvelles zones franches, pensées les supports de pôles de développement<sup>163</sup>. Ce modèle est donc toujours tentant aux yeux des aménageurs et encore soutenu par les organismes internationaux pour sa capacité à accroître les exportations et les investissements privés. Là encore, la logique industrielle susceptible d'avoir un effet d'entraînement sur la région

<sup>161</sup> Chaque pôle étant spécialisé dans une fonction qui coïncide avec l'héritage de la ville dans laquelle il est prévu : sidérurgie et pétrole à Suez, transit et manufacture à Port Saïd, tandis qu'Ismaïlia serait plutôt la capitale administrative de la région. cf. *supra* : 1ère Partie, Chapitre 3, IV.

<sup>162</sup> WATERBURY J. (1984), p. 131. Les critiques formulées contre l'*infitah* sont nombreuses, cf. *infra* : Chapitre 5.

<sup>163</sup> Ils sont supposées pouvoir fonder des pôles de développement susceptibles d'attirer la population « excédentaire » de la vallée du Nil. Port Saïd Est devrait ainsi accueillir 600 000 habitants, qui seraient employés dans la zone industrielle, sur les terres bonifiées autour du canal, et dans le tourisme, mais aucun plan de peuplement n'est encore publié en 1999. Le port industriel du Nord du Golfe de Suez fait partie d'un vaste programme d'aménagement de tout le golfe, qui prévoit des villes nouvelles et des activités touristiques. Quant à Ismaïlia, si le portique annonçant la réalisation de la Vallée Technologique est déjà visible sur le terrain en 1999, rien n'indique le début d'un commencement d'engagement dans ce projet, qui devait pourtant être le support d'un nouveau pôle de peuplement, pour ne pas dire d'une société nouvelle.



entière n'est pas clairement indiquée : la production de ces pôles est destinée à l'exportation, mais ni les marchés visés, ni les niches de productions pour lesquelles l'Égypte aurait un avantage comparatif ne sont mentionnés.

Pourtant, la réussite de ces projets, dont l'un - celui de Suez - accueille ses premières unités de production fin 2001, est conditionnée à leur capacité d'attirer les investissements étrangers. Cette capacité repose avant tout, si l'on en croit les promoteurs de ces projets, sur l'avantage d'une localisation à proximité des flux internationaux qui traversent le canal de Suez. La proximité des flux maritimes internationaux est en effet nécessaire au développement du *hub* de Port Saïd Est et de son centre de distribution méditerranéen et les ressources énergétiques en pétrole et gaz du golfe de Suez sont à la base de l'industrie pétrolière prévue, de même qu'elles serviront à la sidérurgie programmée dans la zone économique spéciale.

En revanche, si cette localisation sur des espaces vierges, directement « branchés » sur le système-monde, représente bien un atout pour les investisseurs qui souhaiteraient y implanter une unité dépendant exclusivement des échanges extérieurs, son éloignement des grandes conurbations est susceptible d'avoir deux effets limitants :

- D'une part, l'éloignement de ces zones industrielles des centres du canal et du centre économique et de décision dominant, Le Caire, risque de limiter leur attractivité pour les firmes qui font de l'atmosphère économique un critère essentiel dans la sélection de leur site d'implantation. La faible qualification de la population active associée à la faible densité et au manque de dynamisme du tissu industriel des villes du canal limite les possibilités de commandes auprès de fournisseurs locaux ainsi que l'établissement d'éventuels partenariats d'innovation. Or, la proximité d'autres entreprises et fournisseurs de services est considérée comme un facteur prépondérant de l'attractivité, ce dont témoignent les formes actuelles des systèmes industriels performants identifiés dans les « régions qui gagnent »<sup>164</sup> et assimilés au modèle du district industriel.

- D'autre part, ces zones isolées ne bénéficiant pas d'un environnement au sein duquel pourraient se nouer des relations entre entreprises, leur capacité d'entraînement sur l'économie locale s'en trouve d'autant plus limitée.

Les zones franches associées aux méga-projets sont, par leur caractère *off-shore* et par le type d'entreprises que le gouvernement souhaite y voir s'implanter - des filiales de grands groupes contrôlées de l'extérieur -, dissociées de l'espace local. Elles sont conçues pour fonctionner comme des enclaves dédiées au secteur privé national et international - qui est sollicité jusque dans leur aménagement - et régies en dehors des lois en vigueur sur le reste du territoire<sup>165</sup>. Poussé à l'extrême, ce modèle de zone

<sup>164</sup> BENKO G., LIPIETZ A (1992) : *Les régions qui gagnent*, PUF-Economie en liberté, et BENKO G., LIPIETZ A (2000) : *La richesse des nations*, PUF-Economie en liberté, 564 p.

<sup>165</sup> En cela, elles constituent un gage de la bonne volonté du gouvernement à s'engager sur la voie d'une réforme économique qui reste cependant circonscrite à certaines enclaves.

d'activité rejoint celui des « plates-formes satellites » décrites par A. Markusen<sup>166</sup> comme l'un des types de lieux-aimants qu'elle a identifiés. Dans ces plates-formes, les relations internes à la zone sont minimales, car les unités présentes sont des filiales qui sont détachées spatialement des opérations à l'amont ou à l'aval au sein de la même entreprise - cela les dispense donc de toute relation avec des concurrents, des fournisseurs ou des clients extérieurs qui seraient localisés dans les agglomérations voisines. Fonder le développement régional sur ce type de plates-formes reviendrait à mettre en place une structure économique régionale dominée par les grands groupes qui prennent les décisions clés pour l'investissement.

Aussi, le rôle des investisseurs égyptiens s'avère-t-il déterminant pour la réussite des nouvelles zones industrialo-portuaires : de leur capacité à installer dans ces zones les premières usines et à commencer leur production dépendront à la fois l'attraction de filiales de grandes firmes et la mise en place d'une dynamique industrielle régionale. En effet, pour attirer l'attention des firmes internationales susceptibles de participer au développement du territoire, il faut leur proposer un espace dynamique où elles pourront bénéficier de relations inter-firmes plutôt qu'un espace indéfini tout juste adapté à l'implantation d'un atelier « déspatialisé ». D'où l'importance d'une politique d'amélioration des conditions d'accueil des investissements pour faciliter l'émergence, dans les trois grandes villes du canal, d'un véritable tissu industriel et de services localisé, support éventuel à d'autres implantations, et finalement celle d'un véritable système productif localisé. Il s'agit ainsi de compléter la gamme des avantages comparatifs existant dans la zone du canal de Suez : présence d'une voie d'eau intercontinentale qui facilite les communications avec le reste du monde, abondance des ressources humaines (essentiellement peu qualifiées), matières premières et énergie à bon marché.

Le succès de deux pôles constitués à partir de l'exploitation de ressources pétrolières dans la péninsule arabique montre que l'aménagement de zones industrielles d'exportation peut réussir. En effet, les deux villes industrielles de Jubail et Yanbu, situées sur les deux côtes opposées d'Arabie Saoudite, choisies pour mettre en œuvre un programme de régionalisation de l'industrie amorcé en 1975, constituent un exemple de réussite industrielle liée à l'extraction pétrolière.

Les deux villes industrielles ont été implantées à proximité des ressources pétrolières et de façon à être facilement connectées aux marchés nationaux - par autoroute - et aux flux internationaux - par des aéroports, des ports ultramodernes et un réseau de télécommunications performant. Jubail est associée à un port adapté aux navires les plus gros avec ses 20 postes à quai en eau profonde, et un service Ro-Ro sur le golfe Arabique<sup>167</sup>. Cet ancien village de pêcheurs des années 1970 est aujourd'hui une ville industrielle en plein essor, qui compte plus de 150 000 habitants. La ville s'étend sur 942 km<sup>2</sup> et représente 40% des investissements industriels et 60% des exportations

<sup>166</sup> MARKUSEN A (2000), p.107.

<sup>167</sup> A propos de Jubail et Yanbu, voir COBB M. : « Jubail Industrial City & Saudi Arabia's Economic Development », International Development Consultants, LLC, 1999-2001 et « Saudi Arabia & Jubail Economic Update », Nov. 2000., U.S. Dept. of Commerce, National Trade Data Bank.



industrielles non pétrolières du pays. Quant au complexe de Yanbu, implanté en 1979 au terminus occidental de l'oléoduc du même nom - qui évacue les réserves des champs pétroliers de l'Est du pays -, il dispose d'un port géant en mer Rouge qui comprend 25 postes à quai ainsi que des équipements pour le service des cargos, des Ro-Ro et des conteneurs.

A la différence de ce qui a été constitué dans la région du canal de Suez, ces villes industrielles, conçues comme des pôles, doivent leur succès à une stratégie d'industrialisation qui a cherché à établir des liens entre des industries dites « primaires » - tirant parti des ressources pétrolières - et des entreprises dites « secondaires » - utilisant les produits des premières comme inputs -, le tout sous l'impulsion d'une structure regroupant des entreprises publiques<sup>168</sup>. Dans un premier temps, les industries utilisant le pétrole brut ont produit des raffinés et des produits pétrochimiques pour accroître la valeur ajoutée des exportations pétrolières du pays. Certaines unités de raffinage ont été financées par des investisseurs asiatiques, clients potentiels ou effectifs dépendant du pétrole arabe pour leur approvisionnement énergétique. Dans un second temps, ces entreprises produisirent des matières premières pour alimenter des industries dites « secondaires » : sidérurgie, cimenteries, plastiques, qui servirent à leur tour à fabriquer des biens de consommation destinés au marché intérieur et international. Les industries de base, d'abord mises en place par le gouvernement et aujourd'hui en cours de privatisation, ont alors favorisé l'implantation d'entreprises privées.

Le succès des pôles industriels d'Arabie Saoudite montre qu'un modèle peut réussir à certaines conditions. La prise en compte de ces conditions et la capacité du gouvernement égyptien à les appliquer sur son territoire pourraient ouvrir de nouvelles perspectives.

L'Égypte pourrait alors, à son tour, envisager la création d'un système industriel entre les deux rives de la Méditerranée, organisé autour de pôles industriels situés à proximité de ses propres ressources en pétrole et en gaz, mais aussi de celles du Golfe<sup>169</sup>. Des clients européens pourraient en partie financer en ces lieux les aménagements nécessaires pour y délocaliser des usines européennes dans le cadre de la spécialisation technologique des pays du Nord et du rejet de leurs activités polluantes dans les pays de la périphérie. Cette orientation pourrait être facilitée par les découvertes régulières de nouveaux gisements gaziers<sup>170</sup>, qui ont poussé le gouvernement égyptien à

<sup>168</sup> La Saudi Basic Industries Corp., qui exporte vers 75 pays et fournit 400 usines de transformation locales. MALAS A. : « *Saudi Arabia : The capital of industries* », U.S. & Foreign Commercial Service and The U.S. Department of State, 1999, 3p.

<sup>169</sup> Il s'agit là de l'analyse livrée par Louis Blin des relations entre les hydrocarbures du Golfe et l'industrialisation au Proche-Orient, que nous nous sommes efforcée d'appliquer au cas de l'Égypte. Cette analyse fut présentée au Colloque « L'économie au Proche-Orient dans une perspective de paix », organisé au siège du Parlement européen à Strasbourg par le CEDEJ les 29 et 30 juin 1994. cf. BLIN L. (1995) : « Les hydrocarbures du Golfe et les perspectives énergéto-industrielles d'un Proche-Orient en paix », in BLIN L. et FARGUES Ph. : *L'économie de la paix au Proche-Orient*, Tome 1, Maisonneuve et Larose/CEDEJ, pp. 221-233.

<sup>170</sup> Les prospections effectuées, notamment par des sociétés italiennes, ont révélé l'existence de champs de gaz en Méditerranée qui ont permis de tripler les réserves en gaz naturel de l'Égypte (elles sont estimées à 120 000 milliards de m<sup>3</sup> en 2000). Les exportations d'hydrocarbures jouent un rôle essentiel dans l'économie égyptienne : elles représentent 40% du revenu total des exportations et 1% du PIB (*MENA Report*, October 3, 2000 et June 6, 2001).

mettre au point un programme de 10 milliards de US\$ pour développer l'industrie pétrochimique autour de 24 complexes d'une capacité d'un million de tonnes par an chacun, situés à proximité des gisements (à Alexandrie, à Damiette et dans le nord du Golfe de Suez) et dont la production totale est destinée à l'exportation. En Mer Rouge, le complexe du Nord du Golfe de Suez pourrait compléter celui de Yanbu dont les dimensions sont encore restreintes et les exportations orientées vers le marché européen. Grâce à son orientation pétrochimique, la zone industrialo-portuaire du nord du golfe de Suez pourrait se positionner sur ce même créneau. Développer cette activité à proximité de la Méditerranée orientale aurait un autre avantage, de nature économique et politique : celui de contrebalancer l'aimantation du Golfe par la zone américano-asiatique.

\*

L'intégration croissante de l'économie mondiale a donné lieu à un modèle de développement érigé en dogme et imposé par les institutions financières et de développement internationales d'autant plus facilement que son adoption est conditionnée par l'octroi de l'aide internationale. En Egypte, ce modèle requiert l'approfondissement des réformes engageant la libéralisation des échanges - lesquelles furent amorcées dans le cadre de l'*infitâh* -, condition *sine qua non* d'une plus grande capacité à attirer les firmes transnationales et à accroître les exportations. Les transformations économiques induites par la dernière étape de la mondialisation ont des répercussions directes sur les structures spatiales régionales. Elles nécessitent la mise en place de grands équipements de transports et de zones d'activités destinés à assurer la meilleure intégration de l'économie et de l'espace national à l'économie mondiale. Ces aménagements modifient les structures territoriales à plusieurs échelles :

- au niveau national en resserrant les liens entre ces espaces proches des littoraux et le centre de décision (Le Caire),
- et au niveau local et régional par la réorganisation des structures urbaines et des dynamiques régionales, ainsi que par la place particulière accordée aux catégories socioprofessionnelles privilégiées dans ces zones de production et de services de plus en plus étroitement « branchées » sur l'économie internationale.

L'étude de la zone du canal de Suez montre cependant que les structures territoriales ne sont pas uniquement déterminées par l'économique. En effet, dans un espace comme celui-ci, qui occupe une place stratégique dans la circulation mondiale, l'influence de facteurs d'ordre politique détermine en grande partie l'organisation régionale, soit par les conséquences que les conflits militaires qui se sont joués autour du canal imposent, soit du fait des interventions, directes ou indirectes, des puissances étrangères qui « veillent » sur le canal intercontinental.



### III. LES ENJEUX DE L'AIDE INTERNATIONALE POUR LA PROMOTION DU CANAL DE SUEZ

L'Égypte reçoit une aide internationale considérable. C'est le pays le plus aidé, après Israël, dans la région Afrique du Nord / Proche-Orient. Cette source régulière de devises, indépendante de l'activité économique interne, constitue l'une des rentes grâce auxquelles s'équilibre le budget national<sup>171</sup>; c'est une « rente géopolitique », car son allocation à l'Égypte dépend plus de facteurs politiques qu'économiques - en effet, les principaux créanciers de l'Égypte sont plutôt des États agissant en fonction d'intérêts géopolitiques, que des banques ou institutions internationales. L'intérêt porté à l'Égypte par les grandes puissances et institutions internationales est lié à sa situation au centre du conflit israélo-arabe et à sa maîtrise du canal de Suez. Ce dernier est stratégique en tant que voie maritime intercontinentale, mais aussi parce que la prospérité du canal peut servir l'intérêt des bailleurs en tant que support de l'insertion internationale de l'Égypte et garant de sa situation financière. L'assistance technique et financière internationale se charge donc de promouvoir le développement du canal de Suez et agit directement sur la structuration de son espace régional.

Cependant, l'aide est un instrument des relations internationales à double tranchant; et si l'Égypte a su jouer le jeu d'alliances nécessaires pour résoudre ses crises financières tout en poursuivant sa politique de grands travaux, elle sait d'expérience que la dépendance financière peut avoir des conséquences graves sur la capacité de décision autonome de l'État.

#### A. Une aide internationale massive répondant à une logique économique

L'origine variée des bailleurs de fonds indique l'intérêt que de nombreux pays accordent à l'Égypte. Parallèlement aux motivations politiques des bailleurs, les formes mêmes de l'aide révèlent des enjeux économiques.

##### 1. Importance et ventilation des aides

Sur les 32 milliards d'aide reçus par l'Égypte entre 1975 et 1990, 47% étaient d'origine américaine, 25% d'origine européenne et 9% d'origine arabe<sup>172</sup>.

L'aide américaine prédomine : elle s'élève à 2,1 milliards de dollars par an dans les années 1990, dont plus de la moitié (1,3 milliard \$) sous forme d'aide militaire<sup>173</sup>. À partir de 1998, les États-Unis ont décidé de réduire leur aide civile à l'Égypte de 5% par an pendant les 10 années suivantes (celle-ci s'élève à 775 millions \$ en 1999 contre 815 en

<sup>171</sup> Les autres rentes de l'économie sont les revenus du tourisme et du pétrole, ceux du canal de Suez (1,9 milliards de US \$), et le rapatriement des salaires des émigrés égyptiens (3 milliards de dollars par an environ). cf. SAJNO C. (1998), cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 2, II. B.

<sup>172</sup> « Chronique économique », *EMA*, n°10, p. 184.

<sup>173</sup> « Chronique économique », *EMA*, n°23, 3e trim. 95, p.280

1998)<sup>174</sup>. Toutefois, malgré la réduction du total de l'aide américaine distribuée dans le monde (de 15 milliards \$ en 1994 à 13,4 milliards en 2000), la part allouée à l'Égypte progresse, passant de 14 à 14,9%, signe de l'importance accordée à ce pays<sup>175</sup>.

L'Europe aide aussi considérablement l'Égypte : sur la période 1995-1999, l'aide s'élève à 4,7 milliards d'euros dont la plus grande partie dans le cadre du programme MEDA, principal support de la coopération avec les pays tiers-méditerranéens<sup>176</sup>. Des aides bilatérales de pays européens à l'Égypte s'y superposent, émanant principalement de la France et de l'Allemagne.

Le Japon fait, quant à lui, de l'Égypte le premier bénéficiaire de son aide hors d'Asie. Durant la période 1966-95, le montant total reçu du Japon s'est élevé à 359 milliards de Yens; et surtout, depuis 1993, cette aide est versée exclusivement sous forme de dons<sup>177</sup>.

A ces bailleurs de fonds s'ajoute l'assistance massive des États pétroliers arabes, qui leur permet de recycler une partie de la rente pétrolière, et l'aide multilatérale déversée à travers différentes organisations : la Banque mondiale, le F.M.I. et la Banque africaine de développement.

## 2. Les formes de l'aide : une logique économique à court terme

L'aide publique transite par plusieurs canaux, dont certains traduisent le souci de privilégier les propres intérêts économiques des financiers.

C'est le cas, très courant, de l'aide fournie sous la forme de « bons d'achats » en biens du pays donateur. Ainsi, les principaux créanciers de l'Égypte sont ses partenaires privilégiés à l'importation. Si 20% des importations égyptiennes proviennent des États-Unis, c'est que ce taux inclut notamment les importations de blé subventionné au titre de l'aide alimentaire, l'importation de matériels divers et notamment d'armes (l'aide militaire est recyclée en importations d'armes : l'Égypte est le 3<sup>ème</sup> acheteur d'armes aux États-Unis en 1996). L'aide constitue aussi une porte ouverte aux investisseurs et experts originaires des pays donateurs, ce qui renforce l'intérêt des créanciers. En effet, pour financer des projets en Égypte, les États-Unis exigent la présence d'experts américains et d'équipements américains transportés par des Américains. La majeure partie de cette aide sert donc les intérêts du bailleur de fonds<sup>178</sup>.

Par ailleurs, alors que l'Égypte offre un marché de consommation en croissance dont l'accès est rendu difficile par des barrières douanières, l'aide est un moyen de poser des

<sup>174</sup> LEVALLOIS A., VERNIER M.-F., *NSE*, *op. cit.*, p. 17.

<sup>175</sup> *al-Ahram Hebdo*, 20/07/00 et « Chronique économique », *EMA*, n°14, 2e trim. 93, p. 261

<sup>176</sup> LEVALLOIS A., VERNIER M.-F., *NSE*, *op. cit.*, p. 60.

<sup>177</sup> « Chronique économique », *EMA*, n°25, 1er trim. 1996, p. 220

<sup>178</sup> Une étude de l'Université Américaine du Caire indique que l'Égypte ne profite librement que de 1% de l'aide civile américaine qui lui est allouée, le reste revenant d'une manière ou d'une autre au budget américain. « L'aide américaine au tournant », *al-Ahram Hebdo*, 11-17/01/1995.



jalons pour s'implanter sur ce marché potentiel. L'Union Européenne accorde ainsi un intérêt particulier au marché égyptien, avec en tête de liste des pays européens, la Grande-Bretagne, qui encourage ses sociétés à multiplier leurs investissements en Egypte<sup>179</sup>, suivie de la France, l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne.

La logique de l'aide japonaise est elle aussi économique. Dispensée sous forme de dons, elle permet néanmoins l'accès des produits et services japonais au marché égyptien. De plus, le financement d'infrastructures liées au canal de Suez (rénovation du tunnel Ahmed Hamdi entre 1991 et 1996, construction sur le canal du pont suspendu d'al-Qantara, achevée en 2001), dénotent un souci tout particulier de choyer cette voie d'eau internationale qui ouvre aux marchandises japonaises les portes du marché européen.

## B. Des enjeux géopolitiques liés au canal de Suez

D'après l'agence de renseignement américaine CIA, c'est le contrôle des voies de communication stratégiques qui détermine le rôle fondamental de l'Egypte dans la géopolitique du Proche-Orient, rôle renforcé par sa taille et sa situation voisine d'Israël<sup>180</sup>. La maîtrise du canal de Suez confère en effet à l'Egypte un rôle stratégique, et ce depuis l'époque de sa construction, et explique l'intérêt que lui portent les grandes puissances.

Cet intérêt a toutefois varié au cours de l'histoire. A son ouverture, la route maritime directe vers les colonies occidentales a fait l'objet d'une lutte d'influence entre les Français et les Anglais. A partir de la fin de la seconde guerre mondiale, c'est la voie d'évacuation du pétrole du golfe Persique qui attise les convoitises des deux nouvelles grandes puissances : les Etats-Unis et l'URSS, alors que le Proche-Orient devient l'un des principaux terrains de leur affrontement indirect lors de la guerre froide. Depuis la réouverture du canal, l'essor du transport par conteneurs fait du canal la voie d'accès au marché européen pour les produits manufacturés asiatiques, tandis qu'il conserve un rôle militaire important car il permet l'intervention rapide des marines occidentales et américaines dans les eaux du Golfe et l'Océan Indien<sup>181</sup>.

### *1. L'attrait du canal permet la mise en concurrence des bailleurs de fond par le gouvernement égyptien*

Depuis l'ouverture du canal en 1869, les grandes puissances qui, à un moment ou un autre, ont exercé leur hégémonie mondiale, ont, toutes, tenté de contrôler, directement ou indirectement, le canal de Suez. Nous rappelons ici les moments forts qui témoignent de

<sup>179</sup> L'importante présence britannique à la conférence EuroMed (70 membres) reflète bien cet intérêt. « Cette délégation conclura plusieurs accords, notamment en ce qui concerne l'importation de la technologie britannique afin de moderniser l'industrie égyptienne », souligne I. Rouchdi, directeur exécutif de l'Association égypto-britannique des hommes d'affaires. KAMEL N. : « La Medpartenariat-Egypte 2000 regroupe jusqu'à ce mercredi 900 entreprises ». *al-Ahram Hebdo*, 4/10/2000.

<sup>180</sup> CIA : *The World Factbook 2000*, Geography - March 5/2001.

<sup>181</sup> Comme on l'a vu au moment de la guerre du Golfe en 1991 et de la guerre contre l'Afghanistan des talibans en 2001.

cet intérêt généralisé mais ne reprendrons pas ce qui a déjà été exposé<sup>182</sup>. Nous verrons en revanche comment le gouvernement égyptien a pu, dans la mesure du possible, tirer parti de cet intérêt pour choisir stratégiquement ses alliances avec les bailleurs de fonds qui lui permettent de répondre aux impératifs du moment, qu'ils soient politiques ou économiques.

Les anciennes puissances coloniales ont été les premières à chercher à s'emparer du canal de Suez : la France par le biais de la Compagnie Universelle, l'Angleterre en rachetant les parts du canal en 1882, ce qui lui permit d'installer son protectorat sur l'Égypte. Leur refus de « lâcher le canal » s'est traduit, lors de sa nationalisation en 1956, par une intervention militaire. Les deux nouvelles puissances mondiales qui participèrent au règlement de la crise de 1956, États-Unis et Union Soviétique, s'efforcèrent toutes deux de ramener l'Égypte de Nasser, champion du non alignement, dans leur giron. Le canal est alors une voie stratégique pour le déploiement de leurs forces rivales en Méditerranée, dans l'océan Indien et autour du golfe Persique, à proximité des réserves pétrolières. Leur compétition apparaît clairement au moment où Nasser demande une aide internationale pour financer le barrage d'Assouan, ainsi qu'au début des années 1970, lors des négociations engagées pour aboutir à une paix négociée entre l'Égypte et Israël.

Le gouvernement égyptien parvient, dans la mesure possible, à jouer de l'intérêt des grandes puissances pour le contrôle du canal en choisissant les alliés qui lui permettent de résoudre les problèmes qui se posent à lui à plusieurs reprises :

- Dans sa recherche de financement pour construire le Haut Barrage d'Assouan, Nasser entama discrètement des négociations avec l'Union Soviétique de façon à éviter de se soumettre aux conditions posées par les Américains associés à la Banque mondiale pour le financement du barrage : limitation du montant de la dette extérieure de l'Égypte, contrôle de celle-ci par la Banque et prêt cautionné par les garants anglais et américain. Le double jeu égyptien à propos des négociations au sujet du barrage et des ventes d'armes (dans le contexte du conflit israélo-arabe) aboutit au refus américain de financer l'un comme l'autre. Ce refus poussa Nasser à accepter l'aide soviétique et, parallèlement, à nationaliser le canal de Suez dont les revenus devaient servir à financer le barrage.

- Entre 1970 et 1973, le Président Sadate délaissait sa coopération avec l'Union Soviétique, qui s'était avérée incapable de résoudre le conflit israélo-égyptien<sup>183</sup>, pour se tourner vers le camp occidental. Ayant proposé aux deux camps de rouvrir le canal Suez si Israël retirait ses troupes en deçà des cols du Sinaï, l'Égypte s'allia finalement aux États-Unis qui garantissaient à la fois la promesse d'une pression américaine sur Israël en faveur de la libération du Sinaï occupé et une assistance économique et technique considérable<sup>184</sup>. Les financements occidentaux ainsi obtenus ont permis à Sadate de récupérer le Sinaï et de reconstruire le canal.

<sup>182</sup> cf. *supra* : 1ère Partie, Chapitre 2, I et II.

<sup>183</sup> Ayant subi une série de revers dans la région, l'URSS s'était effacée de la scène régionale. Elle renouera ses relations avec l'Égypte au début des années 80, suggérant à l'Égypte qu'il est « mauvais de n'avoir qu'un seul interlocuteur et que la situation dans la région est trop chaude pour que l'on puisse s'enfermer dans un seul système d'alliance », CARRERE D'ENCAUSSE H. (1988) : « L'URSS au Moyen-Orient : 1955-1987 », *Maghreb-Machrek*, n°132, p. 13.

<sup>184</sup> Kissinger envisageait d'octroyer une aide de 300 millions d'US \$ pour 1974 et 1975. QUANDT W.B. (1975), p. 44. La paix bilatérale avec Israël, négociée en contrepartie d'une aide conséquente des États-Unis, conduit l'Égypte à



- Lors de la guerre du Golfe en 1991, le gouvernement égyptien, isolé de son opinion publique, prend le parti de la coalition pro-américaine et cautionne ainsi d'une certaine manière l'intervention américaine. Ce choix, qui isole à nouveau l'Égypte de la plupart de ses « frères » arabes<sup>185</sup>, est dicté par des impératifs économiques : en effet, la dette publique dépasse les 50 milliards US \$ au début des années 90. Pour avoir choisi le camp occidental, l'Égypte bénéficie alors, de la part du Club de Paris, d'un accord de réduction de moitié et de rééchelonnement du solde de sa dette publique, effaçant d'un coup 18,2 milliards US \$. Les pays du Golfe et les États-Unis annulent en outre 14 milliards de dette. Cet accord - qui est considéré comme l'un des plus avantageux dans l'histoire de l'endettement international<sup>186</sup> - est suivi de la signature d'un accord d'ajustement de l'économie égyptienne avec le F.M.I., qui alloue à l'Égypte plus de 17 milliards de US \$. Ces fonds proviennent de prêts et de dons consentis par le F.M.I., la Banque mondiale, la Banque africaine de Développement, l'A.I.D.<sup>187</sup> et par le groupe consultatif des bailleurs de fonds de l'Égypte<sup>188</sup>.

Les différents gouvernements qui se succédèrent à la tête du gouvernement égyptien ont toujours affiché leur souci de mettre en place un équilibre diplomatique en vue d'obtenir une assistance, sans enfermer pour autant l'Égypte dans un camp qui menacerait son autonomie. Ils ont ainsi successivement tiré parti de la rivalité Est-Ouest et jouent, avec plus ou moins de succès, de leur position modérée dans les conflits au Proche-Orient. Plus que de l'assistance réciproque, on peut voir dans les relations entre bailleurs de fonds et État national un moyen de « régulation dans le jeu du pouvoir, tant du côté des grandes puissances (l'une freinant l'autre sitôt qu'elle estime les bornes dépassées) que du côté des destinataires de l'aide au Sud (car les grandes puissances, en exerçant leur tutelle, contrôlent l'émergence et l'action des puissances moyennes, nouvelles dans le Sud, et tempèrent ainsi, pour maintenir l'ordre mondial, les ambitions de leurs impérialismes régionaux) » (COMELIAU C., 1991, p. 60). Les grandes puissances (les États-Unis et l'URSS, cette dernière laisse place à l'Union Européenne en 1989), lorsqu'elles aident conjointement l'Égypte et Israël, cherchent ainsi à réguler la puissance de ces deux pays; parallèlement, l'Égypte tente de jouer sur ses atouts (en particulier le canal) de façon à obtenir ce dont elle a besoin de la puissance la mieux à même de satisfaire ses objectifs.

## 2. L'intérêt des bailleurs de fonds pour la reconstruction du canal en 1974

En réponse à l'aide internationale demandée en janvier 1974 - peu après la fin de la guerre de 1973 - par le gouvernement égyptien, les grandes nations se pressent pour participer au déminage et à la remise en service du canal de Suez, dans une lutte d'influence qui permet à l'Égypte de bénéficier d'offres aussi variées que celles des

---

abandonner le credo arabe d'une paix unique qui intégrerait le cas palestinien. Elle a pour effet de couper l'Égypte de ses sources de financement arabe et de créer une dépendance exclusive à l'égard des fonds occidentaux.

<sup>185</sup> Suite à la conclusion d'une paix séparée avec Israël, elle avait été exclue de la Ligue Arabe, qu'elle n'avait réintégré qu'en 1989.

<sup>186</sup> AMIN S. (1995), *op. cit.*, p. 114.

<sup>187</sup> Agence Internationale pour le Développement, filiale de la Banque mondiale intervenant en faveur des pays les plus pauvres et qui finance ici le Fonds Social d'Aide à l'Ajustement Structurel.

<sup>188</sup> Ces derniers prévoient l'attribution de 8 milliards US \$ de prêts et dons jusqu'à la fin de l'année fiscale 1992-93, comprenant leurs contributions au Fonds Social. cf. BLIN L. (1992), *op. cit.*, p. 14.

Américains, des Britanniques, des Français, mais aussi des Soviétiques. Les Japonais en profiteront à leur tour pour faire une percée dans la région, en participant à des projets sectoriels d'aménagement régional. Le financement de la remise en service du canal est coordonné par la Banque mondiale. Les fonds arabes affluent et, plusieurs marines contribuent au financement des opérations de déminage qu'elles réalisent : par l'ampleur des moyens mis en œuvre, les Américains arrivent en première position, suivis des Britanniques, des Français et des Soviétiques<sup>189</sup>. Le Japon se charge de financer la première phase de recalibrage du canal entre 1980 et 1994 par un prêt concessionnel de 1,3 milliard US \$, avec la Banque mondiale, l'USAID et plusieurs fonds arabes de développement<sup>190</sup>.

L'afflux des aides en provenance de pays aussi variés témoigne de l'intérêt que le canal représente pour eux : il leur sert à mener à bien leur stratégie internationale d'expansion économique et d'implantation aux abords des plus grandes réserves pétrolières du monde.

Les Européens ont besoin du canal pour leur approvisionnement en pétrole. Les Soviétiques tentent de garder une influence dans la région et le canal les intéresse pour faciliter leurs relations internes entre les républiques caucasiennes et orientales. Pour la puissance japonaise, le canal est lié au pétrole du Moyen-Orient dont elle dépend largement, et un rapprochement avec l'Égypte lui permet de ne plus être à la merci du boycott de l'OPAEP<sup>191</sup>. De plus, avec l'affirmation de sa puissance économique, elle envisage bientôt le canal comme un moyen d'accéder plus rapidement au marché européen, où elle exporte une grande part de sa production, et de conquérir le marché proche-oriental.

Les participations à la reconstruction se traduisent aussi par la réalisation, par de nombreux bureaux d'études étrangers, d'études de planification régionale ou sectorielle (cf. Tab. 10).

---

<sup>189</sup> Les Soviétiques étant chargés d'éliminer les mines qu'ils avaient déposées dans le golfe de Suez entre 1967 et 1969. Une quantité impressionnante de matériel de guerre et de munitions ont été repêchées dans le canal : 62 bombes d'avion, 30 réservoirs d'essence, 895 missiles de tous calibres, 918 obus de mortier, 426 obus de canons de gros calibre, 33 807 obus de canons de campagne, 1 249 bombes à billes, 693 grenades, 460 mines antichars, 927 mines antipersonnel, 567 caisses de munitions, 175 tonnes d'explosifs divers, auxquels s'ajoutent 3 chars, un avion, 3 voitures blindées, 10 camions de munitions et 4 chars amphibies. *al-Ahram*, 2/4/1975.

<sup>190</sup> Banque Nationale d'Égypte, 1980. Le canal est élargi de 160 m et approfondi de 4,5 m.

<sup>191</sup> En octobre 1973, les pays producteurs de pétrole arabe s'unirent pour utiliser l'arme pétrolière : l'OPAEP décida de réduire de 5% par mois sa production, et ce jusqu'à ce que les pays consommateurs (Japon, Europe, Amérique du Nord) forcent Israël à se retirer ses troupes des territoires occupés pendant la guerre.



Tableau 10 : Reconstruction et aménagement de la zone du canal de Suez (1974-1983) :  
bilan des participations étrangères

	Document	Assistance technique et financière
1974	<b>Programme de reconstruction Remise en service du canal</b>	P.N.U.D.
1976	<b>Projet global de développement spatial et économique à long terme</b> (horizon 2000) - Plan Régional de Développement - Trois Schémas Directeurs pour les sous-régions de Suez, Ismaïlia et Port Saïd	P.N.U.D. Royaume-Uni, USA Royaume-Uni
1976-79	<b>Plans et études sectoriels</b> Plan industriel de la région du canal de Suez Plan de développement touristique Etude de faisabilité sur le développement agricole Etude des ressources humaines Etude sur les déchets solides Etude de la bonification de terres à usage urbain à Port Saïd Etude de la qualité de l'air de Suez Plan structurel du gouvernorat de Suez Etude du lac Manzala	P.N.U.D. et Canada Pays-Bas Royaume-Uni Royaume-Uni Norvège Canada Suisse Norvège Canada
	<b>70 plans sectoriels élaborés au sein des ministères égyptiens</b> (ports, agrandissement du canal...)	
1976	<b>Programmes d'aide bilatérale concernant l'exécution de projets précis et techniques</b> dont le besoin est immédiat (court terme) USAID : 0,5 milliard de \$ dans des projets des Schémas directeurs, concernant les réseaux d'eau et d'égouts, la distribution d'énergie, la construction de routes, le développement des ports, et la fabrication de matériaux de construction	Etats-Unis
1981	British Overseas Development Administration : assistance technique pour la conception et l'application de projets pour de nouvelles zones industrielles et d'habitat et des réhabilitations de zones construites dans les trois villes du canal	Royaume-Uni
1986	<b>Projet pilote de décentralisation dans la « grande » région du canal de Suez</b> ou région III (zone du canal de Suez et gouvernorats de Charqeiya et du Sinaï)	Ministère du Développement P.N.U.D.
1983	Premières évaluations des résultats des schémas directeurs de 1977	Experts qui les ont réalisés

Source : Ministry of Development- UNDP :Suez Canal Region Development 1983 et recherches personnelles.

Pour les Américains, parrains du processus de paix, comme pour tous les autres, la reconstruction est une urgence : si l'Egypte réinvestit rapidement la zone du canal qui, depuis 1967, était délaissée en prévision d'une guerre d'usure, elle garantit ses intentions pacifiques vis-à-vis d'Israël. La coopération égypto-américaine dans la zone du canal prend des proportions inédites : les Etats-Unis ont mis sur pied à cette occasion le plus vaste programme d'assistance économique jamais mis en œuvre depuis le Plan

Marschall<sup>192</sup>. Entre 1975 et 1983, l'USAID (Agence américaine pour le développement international) a attribué à cette région plus du tiers de l'aide distribuée à l'Égypte<sup>193</sup> et 99,4 % des financements de projets particuliers (réseaux divers, voirie...) entre 1975 et 1977, ce qui a permis de financer la reconstruction des réseaux d'eau, d'égouts, la distribution de l'électricité, la construction de routes, le développement des ports et la construction de manufactures.

L'entrée en force de l'aide américaine se poursuit par l'implantation d'un bureau de conseil, le TAMS (TIPPETS-ABBETT-Mc CARTHY-STRATTON), au cœur même du ministère de la Reconstruction. « Vite devenu le cerveau du ministère, son consultant attiré », ce bureau de conseil a introduit les autres bureaux de consultation américains dans tous les secteurs<sup>194</sup>, pour préconiser l'amélioration de l'état des services et des équipements - souvent vétustes, voire en ruines. L'administration britannique de coopération (Overseas Development Agency, ODA) envoie également des consultants pour transférer aux équipes des gouvernorats des compétences techniques, en particulier dans le mode de gestion de projets pilotes (lesquels sont choisis dans le domaine de l'habitat).

Parmi toutes les propositions occidentales formulées lors de la reconstruction, l'Égypte accorde à l'évidence sa préférence aux firmes américaines, et ce pour un motif d'ordre politique : « en impliquant les États-Unis dans tous ses projets, Le Caire espère maintenir la pression de Washington sur Israël pour obtenir l'évacuation des territoires occupés [dans le Sinaï] »<sup>195</sup>. Cependant, malgré l'empressement initial des financiers internationaux, les travaux démarrent lentement, parce que les sommes reçues sont finalement assez modestes par rapport aux promesses, ce qui traduit l'inquiétude des bailleurs quant à la stabilité du cessez-le-feu et aux chances réelles de la paix. Les États arabes pétroliers, quant à eux, ne tardent pas à financer la construction de logements dans les villes du canal pour accueillir les exilés de retour.

Les puissances étrangères s'étaient déjà mobilisées pour participer à la reconstruction de la région après la crise de 1956 : celle-ci représentait en effet déjà un gage de la volonté de paix et apparaissait comme le seul moyen de permettre la réouverture du canal de Suez. Fin décembre de cette année-là, quelques semaines à peine après le retrait des troupes anglo-françaises, les Nations Unies mettaient sur pied un programme d'évacuation des 18 épaves coulées, des débris du pont de Ferdan et de déminage du canal de Suez. Sous ce drapeau, se retrouvaient les experts de plusieurs nations restées neutres durant la crise : Pays-Bas, Danemark, Belgique, Suède, Allemagne, Italie et Yougoslavie qui réunirent 32 navires et unités de sauvetage, 400

<sup>192</sup> BROWN D. S. (1981), p. 8.

<sup>193</sup> 35% contre 27,3% pour le Grand Caire, second destinataire. GALAL D. (1987) : « Égypte-Amérique : l'aide et les relations », *EMA* n°28, 3<sup>ème</sup> trim., p. 137.

<sup>194</sup> HANNA M. (1992) : *Le logement en Égypte*, CEDEJ, p. 72.

<sup>195</sup> WISSA WASSEF C. (1975) : « Les projets d'aménagement de la zone du canal de Suez », *Maghreb/Machrek*, n°68, La Documentation Française, p. 56.



hommes et 45 plongeurs<sup>196</sup>. Le coût de ces opérations techniques, estimé à 8,4 millions de US \$, fut financé par des dons de pays qui dépassèrent cette somme : 11 millions de \$ furent en effet réunis par les plus grands utilisateurs du canal de Suez qui étaient alors les Etats-Unis (ils contribuèrent pour moitié à la totalité de la somme), le Danemark, le Canada, la Suède, le Liberia, Ceylan, l'Australie, la Norvège, l'Allemagne, les Pays-Bas et l'Italie.

### **C. Le changement de nature des motivations des bailleurs : entre sécurité régionale et visées spécifiques**

Si le canal de Suez n'apparaît plus directement au cœur des enjeux des bailleurs de fonds internationaux - lesquels sont plus préoccupés par la stabilité au Proche-Orient, toujours menacée par l'enlisement du conflit israélo-arabe -, il conserve pourtant une place non négligeable dans les stratégies d'aide à l'Egypte (une partie croissante des financements étrangers lui sont consacrés). Si les enjeux des financiers ont changé, ces derniers voient toujours dans le canal de Suez, en tant que voie maritime stratégique et source de devises pour le gouvernement égyptien, le moyen de peser sur les problèmes liés à l'instabilité politique et économique, non seulement de l'Egypte, mais de la région toute entière. En effet :

« Le gouvernement de Moubarak est aux yeux des nations de l'Ouest la garantie de la stabilité du fonctionnement du canal et d'un certain équipement pacifique sur la rive Sud de la Méditerranée. Pour désamorcer son opposition, il lui faut assurer l'essor économique de son pays et donc trouver des investissements ; ces derniers dépendent de la vente des pétroles égyptiens, (...), des péages de Suez et de l'aide des Etats-Unis »<sup>197</sup>.

L'aide internationale attribuée à l'Egypte depuis les années 90 est donc motivée prioritairement par deux enjeux de nature politique : contrer la progression de l'intégrisme islamiste et promouvoir la paix au Proche-Orient avec l'appui de l'Egypte, premier pays arabe ayant signé la paix avec Israël et acteur non négligeable du processus global de paix. Les institutions internationales soutiennent le gouvernement égyptien dans la poursuite de ces objectifs, en partant du principe que le développement économique devrait favoriser la stabilité interne et régionale. Selon ces institutions, la recherche d'une meilleure situation économique doit pouvoir pousser les pays de la région à opter pour la paix avec Israël, seule capable, selon elles, d'aboutir à la prospérité régionale basée sur des relations de coopération et d'échanges.

#### **1. Contrer la menace intégriste**

Les principaux bailleurs de fonds prennent très au sérieux la menace islamiste, en particulier les Etats-Unis, dont les ressortissants et intérêts sont directement menacés par les réseaux terroristes transnationaux. Leur détermination est encore plus farouche

<sup>196</sup> DESSOUKI H. (1982) : *Suez Canal : changing world 1956-2000*, Heinemann, London, p. 25.

<sup>197</sup> VIGARIE A. (1995) : « Méditerranée : mer aux multiples dangers », *La Revue maritime*, n°439, p. 30.

depuis que l'intégrisme frappe par des attentats directement sur le territoire américain<sup>198</sup>. L'Égypte est un allié de choix pour mener ce combat. Depuis le dernier attentat islamiste contre des touristes à Louxor en 1997, le gouvernement égyptien fait preuve d'intransigeance pour régler le problème du terrorisme à l'intérieur de ses frontières<sup>199</sup>, car ce problème menace à la fois sa légitimité et l'une des principales rentes de son économie, le tourisme international. La fermeté qu'il manifeste ainsi veut prouver que le gouvernement semble en mesure de contenir l'influence des régimes islamistes voisins, en particulier celui de Khartoum.

Les Etats-Unis recherchent donc le soutien de l'Égypte en tant que puissance modératrice et stabilisatrice face au fondamentalisme et au terrorisme. Ce pays leur paraît susceptible, en effet, de contribuer à la mise en œuvre de leur objectif : restreindre le militantisme islamiste et apporter son aide à l'isolement des Etats « voyous » qui soutiennent le terrorisme international (Afghanistan, Iran, Soudan); d'après la déclaration du coordinateur adjoint de la lutte anti-terroriste américain, il peut même pousser les pays voisins à collaborer dans cette lutte, :

« Notre collaboration avec des pays tels que la Jordanie et l'Égypte est solide (...). Nous nous attendons à ce que les pays de la région qui se sont engagés vis-à-vis de la paix prendront leurs distances par rapport à toutes les formes de terrorisme et veilleront à ce que leurs pays ne deviennent pas des terres d'asile pour les terroristes »<sup>200</sup>.

La coopération anti-terrorisme, en particulier avec les Etats-Unis, est une priorité de la politique étrangère du gouvernement égyptien. Elle implique également la sécurité d'une voie vulnérable : le canal de Suez. Ainsi, après le bombardement du destroyer américain *USS Cole* en octobre 2000 dans le port d'Aden (Yémen), cette coopération permit la réalisation d'une étude visant à proposer des mesures pour améliorer la sécurité du canal de Suez et éviter les attaques terroristes contre les navires en transit<sup>201</sup>.

L'Union Européenne affiche également son souci de combattre le terrorisme dans sa politique de coopération; cet objectif figure ainsi dans le premier volet de l'accord euro-

<sup>198</sup> Les attentats du 11 septembre 2001 contre les symboles de la puissance américaine à New York et ont révélé l'ampleur du phénomène. Cependant, la détermination américaine à lutter contre les réseaux terroristes date du début des années 90 et s'était renforcée en 1993, à la suite du premier attentat contre le World Trade Center à New York. Le réseau terroriste al-Qaïda, du milliardaire islamiste saoudien Ossama Ben Laden, était déjà en ligne de mire pour son implication dans plusieurs attentats contre des intérêts américains - dont ceux perpétrés en 1998 contre les ambassades des États-Unis au Kenya et en Tanzanie, qui ont fait 224 morts -, et son dirigeant recherché par le FBI depuis sa déclaration affirmant, la même année, que tous les citoyens américains étaient des cibles légitimes. « Le réseau Ben Laden menace la sécurité des États-Unis », Propos du directeur de la CIA, M. Tenet, résumés par KELLERHALS M., *Washington File*, 07/02/2001.

<sup>199</sup> L'Égypte a arrêté plusieurs terroristes en 2000, dont 14 membres de la Gama'a al-Islamiyya, organisation dissoute. Deux membres du Jihad islamique arrêtés pour avoir préparé un attentat contre l'ambassade américaine au Caire ont été exécutés en février 2000. U.S. Department of State (2000) : *Middle East overview from the Patterns of Global Terrorism*.

<sup>200</sup> E. HULL (2000) : *Rapport sur le terrorisme dans le monde*, Département d'État Américain.

<sup>201</sup> U.S. Department of State (2000) : *Middle East overview from the Patterns of Global Terrorism*. Après le 11 septembre 2002, la menace terroriste a eu effectivement des conséquences notables sur le trafic du canal de Suez: la hausse des tarifs des polices d'assurance maritime pour les navires empruntant le canal a provoqué la chute du trafic (-8,3% entre octobre et décembre 2001 par rapport à la même période de l'année précédente). Amcham, *Business Monthly*, feb. 2002.



méditerranéen, intitulé le « partenariat politique et de sécurité ». Cependant, ce volet de l'accord traite principalement de la sécurité et du processus de paix entre les Etats de la région, et la coopération se limite à des échanges restreints lors de séminaires.

## 2. Résoudre le conflit proche-oriental

Premier pays arabe à avoir signé la paix avec Israël, l'Egypte s'est peu à peu imposée comme un intermédiaire incontournable dans les négociations de paix entre ses voisins arabes, en particulier l'Autorité palestinienne, et l'Etat hébreu. C'est son rôle de conciliateur qui lui vaut d'occuper une place à part dans les relations avec les grandes puissances : celles-ci, pour encourager le rôle modérateur de l'Egypte, sont prêtes à s'allier ce pays en lui allouant une aide militaire et civile considérable. L'Egypte est, en effet, le pays le plus aidé du bassin méditerranéen avec Israël, aussi bien par les Etats-Unis, que par l'Europe.

Le Commandant en chef des Armées américain<sup>202</sup> explique en quoi l'instabilité de la région proche-orientale concerne les Etats-Unis. Non seulement la région « contient de vastes ressources énergétiques, des voies de communication maritimes et aériennes clés, des goulots d'étranglement maritimes critiques », mais en outre, « les perturbations économiques et politiques [qui l'affectent] ont de profondes conséquences globales ». Ceci explique que la région « reste vitale pour les intérêts nationaux américains », et justifie l'aide importante que les Etats-Unis allouent à l'Egypte, qu'ils jugent être un pays « modéré », susceptible en conséquence de contribuer à ramener la stabilité dans la région.

L'Egypte bénéficie d'un traitement de faveur de la part des Etats-Unis, un traitement dont ne jouissent pas les autres alliés qui accueillent cependant des bases militaires américaines sur leur territoire, comme la Turquie, les Philippines ou le Pakistan<sup>203</sup>. C'est sur la relation triangulaire Etats-Unis - Egypte - Israël que repose la position privilégiée de l'Egypte d'après W.B. Quandt<sup>204</sup>. Cette relation exclut d'ailleurs tout autre pays arabe : ainsi, la Jordanie, qui a signé également la paix avec Israël, ne reçoit que 225 millions d'US \$ en 2000, alors que l'Egypte bénéficie de 2 milliards et Israël de 2,8 milliards<sup>205</sup>. Plus de la moitié de l'aide américaine à l'Egypte est militaire, de façon à équilibrer, en partie, le rapport de force entre ce pays et la superpuissance militaire régionale israélienne.

<sup>202</sup> *Washington File*, 07/02/2001.

<sup>203</sup> Suite au ralliement du Pakistan à Washington lors de la guerre d'Afghanistan, menée dans le cadre de la « guerre contre le terrorisme » déclarée par le président américain G. Bush en septembre 2001, ce pays bénéficia à son tour, de la part des Etats-Unis, d'une aide globale d'un milliards US \$ et d'un rééchelonnement d'une part de sa dette extérieure (le rééchelonnement conclu par les créanciers du Club de Paris en décembre 2001 porte sur 12,5 milliards US \$, soit environ un tiers de la dette totale qui s'élève à 38 milliards US \$). Agence France-Presse, 10/11/2001. Bien que spectaculaires, les montants annoncés restent bien en deçà de ceux alloués à l'Egypte pour sa participation à la coalition américaine lors de la guerre du Golfe en 1991 (cf. *supra*).

<sup>204</sup> QUANDT W. (1990) : *The United states and Egypt*, Brooking institution/AUC Press, p.41.

<sup>205</sup> *al-Ahram Hebdo*, 20/07/2000.

De son côté, l'Union Européenne semble adopter la même stratégie, en dirigeant la majeure partie de ses prêts et dons vers Israël et l'Égypte. Pour la période 1984-1993, 22% de l'aide distribuée aux pays de la rive Sud (soit 2,8 milliards d'US \$ courants par an) et 36% des dons européens sont destinés à l'Égypte, alors qu'Israël obtient respectivement 23% de l'aide et 26% de la totalité des dons<sup>206</sup>. Le principe de la Conférence de Barcelone, qui institue en 1995 le partenariat euro-méditerranéen, est de « faire du bassin méditerranéen une zone de dialogue, d'échanges et de coopération qui garantisse la paix, la stabilité et la prospérité »<sup>207</sup>, et cela au moyen de l'intégration d'Israël et des pays arabes au sein d'une même union politique, économique et culturelle. La Charte euro-méditerranéenne pour la paix et la stabilité devrait être le principal instrument pour asseoir la stabilité dans la région, car elle devrait prévenir les crises et les tensions par un dialogue institutionnalisé et permanent entre 27 partenaires. Depuis la suspension des Sommets économiques d'Afrique du Nord et du Proche-Orient, le partenariat Euromed reste la seule tribune où Israël et les pays arabes se rencontrent et discutent de leur intégration dans une union économique qui comporte aussi un volet politique. Ce dialogue est maintenu par la doctrine de « neutralité »<sup>208</sup> adoptée par l'Europe qui cherche à se démarquer de la politique américaine pour se voir attribuer un rôle dans la région. Elle teste au Proche-Orient sa capacité à construire une union politique qui lui permette d'acquiescer un rôle sur la scène mondiale. En défiant le leadership américain, Euromed conditionne le développement de la puissance européenne dans toutes ses modalités (MOISSERON J.-Y., 2000, p. 16). Dans ce cadre, l'appui de l'Égypte, pays arabe médiateur de choix, lui est indispensable.

Finalement, la stabilité régionale au Proche-Orient intéresse au plus haut point les bailleurs de fonds pour deux raisons principales :

- Une région en paix, stable et prospère, permettrait l'expansion d'un nouveau marché dont pourraient bénéficier les entreprises des pays donateurs. Ces derniers, réunis en organisations internationales ou régionales, promeuvent et financent par leurs prêts l'instauration d'une économie libérale et d'une coopération régionale, dont ils pensent qu'elle serait susceptible de renforcer les échanges et de multiplier les investissements rentables pour les firmes des pays créanciers. L'enjeu est d'autant plus important pour l'Europe qu'elle envisage de faire du Sud et de l'Est méditerranéen son hinterland direct dans la division internationale du processus industriel.

Or, plus de vingt ans après la signature du traité de paix entre l'Égypte et Israël, traité qui prévoyait des projets d'infrastructure et de production communs, les relations entre les deux États atteignent à peine un niveau symbolique. Israël n'achète même pas à

<sup>206</sup> TEBOUL R. (1997), p. 52-53.

<sup>207</sup> COMMISSION EUROPEENNE (2000).

<sup>208</sup> Cette « neutralité » a suscité les critiques des participants arabes à la Conférence de Marseille (décembre 2000), alors que l'Europe refuse de se prononcer de façon claire sur la responsabilité de l'État hébreu dans les affrontements sanglants qui se sont produits dans les territoires palestiniens à l'automne 2000 (début de la deuxième intifada). MANSOUR F. : « La neutralité européenne sur la sellette », *al-Ahram Hebdo*, 27/12/2000.



l'Égypte une part importante de ses importations de pétrole et l'acquis en ce domaine est essentiellement le libre accès au canal de Suez pour les navires israéliens<sup>209</sup>. Des projets symboliques de coopération conçus au début des années 1990, tels que la raffinerie Midor, financée par un prêt européen, et la coopération dans le domaine agricole, tardent quant à eux à être mis en œuvre. Tant que la paix au Proche-Orient n'est pas globale, des pesanteurs subsistent. Elles sont en partie alimentées par la crainte, de la part du gouvernement égyptien, du boycott que pourraient exercer les pays arabes à son encontre en cas de coopération avec Israël. Pour leur part, les pays arabes craignent que la coopération ne soit utilisée par Israël pour acquérir une position dominante dans la région, du fait d'une supériorité économique dont elle pourrait tirer parti dans le cadre du libre-échange. Depuis la deuxième *intifada* d'octobre 2000, les relations israélo-arabes se sont encore détériorées et tout projet de paix est ajourné.

- La stabilité du Proche-Orient est aussi un moyen de s'assurer de la disponibilité des ressources pétrolières du golfe Persique (où sont concentrées près de 60% des réserves pétrolières mondiales) et de leur acheminement par le canal de Suez et les oléoducs vers l'Europe et les Etats-Unis<sup>210</sup>. L'accès aux ressources pétrolières, et son contrôle, sont déterminants pour les bailleurs de fonds qui ont en mémoire le boycott pétrolier que l'OPAEP a imposé aux pays consommateurs lors de la guerre israélo-arabe de 1973 pour obtenir le retrait d'Israël des territoires occupés. L'embargo fut total pour les Etats-Unis et les Pays-Bas qui soutenaient Israël, et partiel pour le Japon et l'Europe, alliés des Etats-Unis les plus dépendants du pétrole arabe. Le Président Sadate avait alors su exercer son influence pour faire cesser le boycott pétrolier des pays arabes à l'encontre des Etats-Unis au printemps 1974, lorsque ces derniers se furent engagés à obtenir le retrait israélien du Sinaï et à soutenir financièrement la reconstruction du canal<sup>211</sup>. Le soutien des Etats-Unis à l'Égypte est moins dicté par un souci de répondre aux besoins de sa consommation intérieure que par celui d'assurer le ravitaillement de ses alliés européens (par le canal de Suez) et de sauvegarder les bénéfices des compagnies pétrolières américaines.

La dépendance énergétique du Japon conditionne son soutien à l'Égypte, comme l'indique ouvertement le rapport annuel de l'Agence de coopération japonaise : « Le Moyen-Orient est d'un intérêt vital pour le Japon à cause de son importance pour l'accès du Japon à des ressources pétrolières fiables »<sup>212</sup>. A partir de 1975, l'aide bilatérale japonaise à l'étranger s'étend au-delà de l'Asie pour toucher l'Égypte (5ème bénéficiaire des fonds japonais), aux côtés de l'Irak et du Nigeria (9ème et 10ème bénéficiaires), autres

<sup>209</sup> CHATELUS M. (1995) : « Une économie du Moyen-Orient de l'après conflit ? Obstacles et perspectives pour une approche régionale », in BLIN L., FARGUES P. : *L'économie de la paix au Proche-Orient*, t. 1, Maisonneuve et Larose/CEDEJ, p. 80.

<sup>210</sup> Cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 2.

<sup>211</sup> QUANDT W.B. (1975), *op. cit.*

<sup>212</sup> La puissance économique japonaise dépendait, en 1972, de l'importation de 75% de ses ressources énergétiques; 40% de ces ressources étaient importées des pays arabes. JAPAN'S MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS (1992) : *Official Development Assistance : annual report*, Japan's O.D.A, Ministry of Foreign Affairs.

fournisseurs de pétrole<sup>213</sup>. Après la crise du Golfe de 1991, la part de l'aide japonaise accordée au Proche-Orient est doublée, et l'Égypte demeure le premier allocataire régional. Le Japon s'assure ainsi un allié influent dans le camp arabe.

### **3. Limiter l'émigration : un enjeu propre à l'Union Européenne**

Confrontée à une pression migratoire qui l'inquiète, l'Union Européenne est intéressée, dans l'accord de partenariat avec les pays du Sud et de l'Est méditerranéen, par sa dimension sécuritaire : le développement de ces pays serait ainsi un moyen pour limiter l'instabilité économique et politique dans la zone de proximité européenne et, par là même, pour freiner l'émigration (REGNAULT H., 1997, p. 88).

A la libéralisation de la circulation des capitaux et des produits s'oppose la libre circulation des hommes. La dernière Conférence euro-méditerranéenne (tenue à Marseille, en novembre 2000) s'est finalement limitée aux seuls volets du libre-échange et de la sécurité. L'accord suscite des critiques qui engagent l'U.E. à revoir la question de la circulation des personnes. Certains proposent, à l'instar des Nations Unies, de réexaminer d'un point de vue démographique les migrations, en proposant d'accepter les « migrations de remplacement » comme une solution au déclin et au vieillissement des populations du Nord<sup>214</sup>. Pour J.-Y. Moisseron<sup>215</sup>, il importe de dépasser l'amalgame mobilité-migration et de faciliter les contacts entre les deux zones; ne serait-ce pas le moyen de promouvoir la compréhension de l'autre que le volet culturel de l'accord insiste à développer ?

### **4. Le cas particulier des financiers arabes**

En tant que pays limitrophe d'Israël, l'Égypte, comme la Jordanie ou la Syrie, bénéficie de longue date d'une aide des pays pétroliers arabes. A la fin de la guerre de 1967, alors que l'aide occidentale s'était tarie et que ne subsistait plus que l'assistance des pays de l'Est, l'Égypte a accepté les propositions de ses anciens adversaires conservateurs (Libye, Arabie Saoudite et Koweït). Elle bénéficiait ainsi d'une rente versée en compensation des pertes de guerre et du manque à gagner généré par l'occupation du Sinaï par l'armée israélienne (le budget national était grevé des recettes pétrolières, touristiques et de celles du canal de Suez).

Dès la fin de la guerre de 1973, alors que l'incertitude de l'issue des négociations en cours<sup>216</sup> ralentissait pourtant le déblocage des financements occidentaux, les fonds en provenance des pays pétroliers affluent. L'aide arabe à l'Égypte est institutionnalisée en

<sup>213</sup> JAPAN'S MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS (1995) : *Outlook of Japan's economic cooperation*, Economic Cooperation Bureau, Ministry of Foreign Affairs.

<sup>214</sup> ONU, Division de la Population (2001) : « Les migrations de Remplacement : s'agit-il d'une solution au déclin et au vieillissement des populations ? », Résumé analytique, 6 p.

<sup>215</sup> MOISSERON J.-Y. (2000) : « Barcelone 4, un nouvel élan ? », *Sciences au Sud*, n°7, nov. - déc. 2000, p. 15.

<sup>216</sup> Suite au cessez-le-feu qui permet l'arrêt des combats en 1973, les négociations israélo-égyptiennes durent jusqu'en 1979, date à laquelle elles aboutissent à la signature des accords de paix de Camp David.



1976 par la création du GODE (Gulf Organization for Development of Egypt) qui soutient le développement égyptien en finançant des projets d'investissement et en contribuant à l'équilibre de la balance des paiements. Entre 1973 et 1978, Le Caire a reçu plus de 1,5 milliard d'US \$ par an, soit trois fois plus que ses voisins jordanien et syrien en valeur absolue (mais moins en part de PNB).

Le régime de faveur accordé à l'Egypte dans sa période de reconstruction après 1973 pourrait bien traduire, selon Ceres Wissa Wassef, l'empressement des pays pétroliers à coopérer avec la technologie occidentale dans les projets de développement égyptiens<sup>217</sup>. Les Etats pétroliers arabes investissent rapidement dans la construction de nouveaux programmes de logements dans les villes endommagées du canal de Suez, répondant à l'urgence du retour des exilés. En 1975, ils apportaient 300 millions d'US \$ pour construire 40 000 logements. De nouveaux quartiers ont ainsi été érigés grâce à leurs financements, qui portent aujourd'hui le nom des donateurs : Cheikh Zayed (émir d'Abu Dhabi) à Ismaïlia, Fayçal (roi d'Arabie) à Suez et Port Saïd.

L'aide au développement fournie par les pays arabes enrichis par l'or noir est interprétée par les économistes comme une redistribution de la rente pétrolière arabe<sup>218</sup>. Son montant est cependant très dépendant du facteur géopolitique. Ainsi, cette assistance cessa-t-elle brutalement lorsque l'Egypte signa la paix séparée avec Israël en 1979. Le boycott arabe dura 10 ans, le temps que l'Egypte parvienne à s'imposer à nouveau comme un partenaire indispensable dans la région. S'il n'a pas nui à la reconstruction (qui s'est poursuivie grâce aux financements occidentaux), cet isolement a rendu l'Egypte dépendante d'une source unique de financement, et a été un facteur non négligeable du renforcement de son ancrage aux Etats-Unis.

#### **D. La conditionnalité des prêts et l'endettement : deux facteurs de dépendance**

En obtenant des aides provenant de sources variées, l'Etat égyptien a montré sa capacité à se rallier au camp qui lui fournirait, à un moment donné, le plus d'avantages. Le bénéfice qu'elle en tire est cependant à double tranchant, car l'aide a aussi pour effet d'accroître la dépendance politique et économique de l'Egypte à l'égard de ses débiteurs, par le biais des conditionnalités qui lui sont liées et par l'endettement qui en résulte.

##### ***1. Les prêts conditionnels et la disqualification de l'Etat***

De nombreux auteurs ont montré que la conditionnalité des prêts est au cœur de l'articulation entre le national et l'international. En fonction des rapports de force entre le gouvernement national et le système financier international, les conditionnalités de l'aide, dans le cadre des Programmes d'Ajustement Structurel, se sont traduites par une forte

<sup>217</sup> WISSA-WASSEF. C. (1975), *op. cit.*, p. 58.

<sup>218</sup> Même si le montant redistribué reste très faible par rapport aux placements réalisés. VERNIER M.-F. (1999), *op. cit.*, pp.52-23.

ingérence des institutions internationales dans les politiques intérieures nationales (LOSCH B., 2001, p. 378).

En Egypte comme ailleurs, le versement des aides est en effet conditionné à la réussite de certains objectifs, et en particulier du respect de certaines normes qui rapprochent la politique des pays en ajustement des objectifs de libéralisation des marchés. La Banque mondiale diffuse ainsi une conception essentiellement fonctionnaliste et instrumentaliste de l'Etat, dont le rôle fondamental serait de renforcer l'efficacité du marché en introduisant des mesures « correctives » : privatisations, déréglementation (CAMPBELL B., 2001, p.309). Plus les normes sont sophistiquées, plus le contrôle de leur mise en œuvre l'est aussi, limitant par là même les possibilités de contournement. Si les prescriptions des bailleurs de fonds sont en priorité dirigées vers des objectifs macro-économiques en accord avec les intérêts des grands pôles économiques mondiaux, on peut se demander, avec A. Osmont, si « la voie d'une intégration complète du pays dans une économie de marché entièrement tournée vers l'exportation correspond à un choix politique délibéré rencontrant une adhésion majoritaire de la société » (OSMONT A., 1985, p. 67). Non seulement les Etats se voient dépossédés d'une partie de leurs politiques publiques au profit d'une idéologie du tout marché, mais, de plus, ils se voient accusés de dysfonctionnements par la réforme généralisée des administrations nationales<sup>219</sup>. Il en résulte une certaine incertitude quant à la place et au rôle de l'Etat. Pour B. Losch, l'imposition des programmes d'ajustement structurel aboutit à une « mise sous tutelle des Etats » (LOSCH B., 2001, p. 381).

En Egypte, l'Etat a adopté le plan d'ajustement structurel sous la contrainte, sans l'assumer pleinement. Le Président Moubarak choisissait de se poser en victime des pressions extérieures : « Il n'y a pas d'autre issue, nous devons supporter cela », estimait-il lors d'un discours prononcé le 1er mai 1990, dans lequel il allait jusqu'à qualifier le F.M.I. de Fonds de la Misère Internationale<sup>220</sup>. La position du chef de l'Etat évolue cependant au rythme des réformes qu'il est contraint d'engager et de justifier face aux critiques de l'opposition. Il affirme ainsi, en 1999, que « la mondialisation ne nous a pas été imposée, et ne nous a pas demandé de la rejoindre car elle n'attend personne. La mondialisation s'est imposée d'elle-même au fur et à mesure que l'humanité progresse [...]. Elle est aussi devenue le langage du troisième millénaire qui doit être appris par tous »<sup>221</sup>.

Toutefois, les lenteurs apportées à la mise en œuvre des réformes pendant les années 1990 expriment les réticences, au sein même du gouvernement, à l'encontre de certaines conditionnalités qui débordent le cadre macro-économique, pour concerner

<sup>219</sup> Depuis la fin des années 1980, les politiques des organismes internationaux ont pris un tournant : les dysfonctionnements de l'Etat sont tenus pour responsables de l'échec des programmes d'ajustement et le concept de gouvernance est introduit pour orienter l'action des organisations internationales dans le domaine de la politique intérieure. La réforme des institutions nationales devient un nouveau champ d'intervention. (cf. *supra* : II).

<sup>220</sup> BLIN L. (1992), *op. cit.*, p. 15.

<sup>221</sup> Discours du Chef de l'Etat prononcé à Port Saïd le 6 septembre 1999.



certaines fonctions traditionnellement dévolues à l'Etat (fonctions régaliennes). Parmi les conditions dont la mise en œuvre est engagée prudemment, voire freinée délibérément<sup>222</sup>, figurent la redistribution étatique (baisse des subventions aux produits de première nécessité, hausse des prix du coton au producteur), l'emploi public (réforme du secteur public) ou encore le fonctionnement administratif de l'Etat.

Les normes imposées aboutissent ainsi à la modification de la politique nationale d'aménagement, à la fois dans ses objectifs (priorité aux projets attirant des capitaux étrangers et encourageant les exportations) et dans son processus (intégration d'équipes des Nations Unies au sein même du Ministère de la Planification pour réorganiser le processus de l'action publique)<sup>223</sup>. Si certains objectifs prônés par les institutions internationales s'accordent à ceux du gouvernement égyptien, il n'en reste pas moins que l'installation d'équipes d'experts au sein des institutions d'aménagement a pour effet de disqualifier les équipes locales.

D'autres conditions associées à l'aide internationale sont relatives à la démocratisation et aux Droits de l'Homme. Dans les années 1990, la démocratisation est, en effet, le premier principe sur lequel se base l'attribution des aides décidées par l'administration américaine; cette démocratisation est « mesurée » par l'état de la liberté économique (libre-échange) et politique, ainsi que par le degré de la promotion de la « société civile » comme contre-pouvoir. A la même période, l'Union Européenne affiche le respect des Droits de l'Homme comme l'un des critères de conditionnalité de ses prêts<sup>224</sup>.

Si l'engagement « officiel » des bailleurs en faveur de la démocratie a imposé de longues négociations pour conclure l'accord euro-méditerranéen reliant l'Egypte à l'U.E. (sept années de négociations furent nécessaires), les méthodes musclées du gouvernement, notamment pour contenir l'intégrisme islamiste - qui sont souvent irrespectueuses des droits de l'homme -, ne constituent pourtant un frein ni à l'aide de l'U.E., ni à celle du Département d'Etat américain. On constate donc que « le type de régime qui trouve grâce aux yeux des bailleurs est plutôt marqué par des capacités à assurer l'ordre interne selon des procédés autoritaires, tout en privilégiant les privatisations et l'insertion dans le marché mondial » (BIAGIOTTI I., QUANTIN P., 2001, p. 326).

Enfin, le choix de l'Union Européenne de poser la paix israélo-arabe comme une finalité de l'adhésion des pays du Sud et de l'Est de la Méditerranée au partenariat Euromed est critiqué dans le monde arabe. Des voix s'élèvent, relayées par Samir Amin, pour dénoncer la Charte euro-méditerranéenne pour la paix et la stabilité, affirmant que

<sup>222</sup> Cf. *infra* : Chapitre 5, I. C. et II. C.

<sup>223</sup> Cf. *infra* : Chapitre 5, IV.

<sup>224</sup> L'article 2 de l'accord affirme que son application est conditionné au respect des Droits de l'Homme.

« la coopération des pays arabes avec Israël est une condition qui leur est imposée pour qu'ils bénéficient de la coopération avec l'Europe »<sup>225</sup>.

Cependant, les contournements et détournements, au niveau national, des normes imposées par les organisations internationales accordent une petite marge de manœuvre à l'Etat<sup>226</sup>. Il n'en reste pas moins que la dépendance de l'Etat à l'égard des bailleurs est d'autant plus forte que sa situation économique se dégrade.

## **2. L'endettement, un moyen de pression : le précédent à propos du canal**

Le principe d'une aide est qu'elle soit temporaire, le temps de fournir une impulsion à la croissance et au développement (assistance financière aux réformes économiques, expertise, infrastructures). Mais les aides ont aussi leur contrepartie : elles nourrissent le cercle vicieux de la dette. Les crédits publics contractés par le gouvernement égyptien ont en effet entraîné un endettement croissant. En valeur réelle, la dette a presque doublé entre 1978 et 1985/86<sup>227</sup>. On peut y voir pour partie la conséquence des nombreux emprunts réalisés pour financer la reconstruction de la zone du canal de Suez. La hausse des taux d'intérêt à partir des années 1980<sup>228</sup> a provoqué l'augmentation du service de la dette, lequel accapare une part de plus en plus importante des recettes courantes. En 1986, le remboursement de la dette et de ses intérêts atteignit 9 milliards de US \$, cette somme représentant alors plus de 48 % des exportations de biens et services<sup>229</sup>.

Or, dans les années 1980, les pays riches commencèrent à se soucier de la dette du Tiers Monde, laquelle, par son ampleur, risquait de menacer le système financier international. Un premier rééchelonnement de la dette égyptienne fut signé avec les créanciers du Club de Paris<sup>230</sup>; il amena le stock de la dette à 32,7 milliards d'US \$ en 1987, ce qui permit de réduire de moitié le service de la dette totale (qui retomba à 2,2 milliards US \$ par an à la fin des années 1980). L'Egypte figurait cependant toujours parmi les 10 pays les plus endettés du monde, avec la Pologne et la Turquie. Le fait que les créanciers égyptiens soient des Etats explique la croissance régulière de la dette : pour des raisons stratégiques et politiques, ils ont poursuivi leurs prêts, même quand l'Egypte ne pouvait plus faire face au remboursement de ses échéances<sup>231</sup>. Pourtant, malgré (ou à cause ?) des injections continues de fonds, l'Egypte était, en 1989, en cessation de paiement. Les arriérés s'élevaient à 11,4 milliards d'US \$ en 1990, et la dette atteignait

<sup>225</sup> AMIN S. : « Struggling for alternatives », *al-Ahram Weekly*, 28 Dec. 2000 - 3 Jan. 2001.

<sup>226</sup> cf. *infra* : Chapitre 5.

<sup>227</sup> D'après les données des « World Debt Tables » de la Banque mondiale, analysées par M.-F. Vernier. Sur l'aspect économique de la dette égyptienne, voir VERNIER M.-F. (1999), *op. cit.*, pp. 41-47.

<sup>228</sup> Ils s'élevèrent à 5,85 % lors de la période 1980-1989, alors qu'ils étaient de 0,97% pendant la période 1974-1979.

<sup>229</sup> VERNIER M.-F. (1999), *op. cit.*, p. 46.

<sup>230</sup> Le Club de Paris est un groupe informel qui réunit des pays créanciers désirant traiter de façon coordonnée la dette qui leur est due par des pays en développement. Ses 19 membres sont pour la plupart des pays européens, auxquels s'ajoutent la Russie, les Etats-Unis et le Japon.

<sup>231</sup> VERNIER M.-F. (1999), *op. cit.*, p. 38.



46 milliards d'US \$. Dans ces circonstances, l'engagement militaire égyptien aux côtés de la coalition américaine dans la guerre du Golfe représenta une aubaine pour les finances nationales : elle aboutit en effet à un traitement tout à fait exceptionnel de la dette, dont près de la moitié fut supprimée entre 1991 et 1996 (soit 21 milliards d'US \$)<sup>232</sup>. Le choix stratégique de l'Égypte de s'allier au camp occidental fut ainsi dicté en grande partie par l'état lamentable de son économie. De nouveaux prêts furent cependant contractés auprès du F.M.I. et de la Banque mondiale pour financer l'ajustement structurel, risquant ainsi de réenclencher le cercle vicieux de la dette<sup>233</sup>.

Il est commun d'insister sur la dépendance des pays du Sud à l'égard des financements internationaux. Or, certains Etats du Nord (en particulier les Etats-Unis ou la Russie) sont également emprunteurs sans qu'on y voit toujours de la dépendance. Dans le cas de l'Égypte, il y a bien une perte d'autonomie de l'Etat dans la mesure où l'endettement influe d'une part sur les choix stratégiques d'alliance, comme on l'a vu plus haut, et qu'il provoque d'autre part, l'emprise des organismes financiers internationaux sur les options de la politique intérieure. Ces derniers ont ainsi l'occasion de prendre le contrôle de deux domaines où s'exercent les fonctions propres à l'Etat national :

- les politiques publiques nationales (à travers les réformes structurelles) : en matière de grandes orientations économiques comme en matière de maintien de l'ordre intérieur, de redistribution étatique, des Droits de l'Homme ou encore de fonctionnement administratif de l'Etat.

- les orientations de la politique extérieure, dans la mesure où un bailleur de fonds peut exercer des pressions pour que son débiteur adopte une politique plus favorable à ses intérêts. Ainsi, en 1995, les membres du Congrès américain menacèrent-ils de faire pression pour supprimer l'aide américaine à l'Égypte. Les Etats-Unis ne furent pas loin, alors, de remettre en question leur aide à l'Égypte pour lui signifier leur désaccord quant à son attitude vis-à-vis de l'embargo international décrété contre la Libye et du renouvellement du traité de non-prolifération nucléaire<sup>234</sup>. Mais l'Etat égyptien résista, malgré le besoin vital qu'il avait de l'assistance américaine.

<sup>232</sup> La suppression d'une partie de la dette extérieure égyptienne fut, à ce moment-là, utilisée par les Américains et leurs alliés comme un moyen de pression. Etant donné la situation critique des finances égyptiennes, le gouvernement était en réalité contraint d'accepter de s'engager contre l'Irak, malgré les réticences de l'opinion publique égyptienne.

<sup>233</sup> D'autant plus que les conditions de prêts de la Banque mondiale sont onéreuses pour un pays comme l'Égypte qui bénéficie de nombreux crédits. Son prêt à l'ajustement structurel est en effet accordé sur 20 ans, dont 5 de grâce, à un taux variable (il était de 7,7% au début de 1992, plus une commission de 0,25% sur les sommes non déboursées). BLIN L. (1992), *op. cit.*, p. 21.

<sup>234</sup> En 1995, l'Égypte conditionne sa signature du renouvellement du traité et de la convention sur les armes chimiques à la signature de ce même traité par Israël tout en exhortant les autres pays arabes à faire de même. « Chronique économique », *Egypte Monde-Arabe*, n°22, 2e trim. 1995, p. 222 et ZAKI M., MASRALI N. : « L'Égypte face aux injonctions de l'Onclé Sam », *al-Ahram Hebdo*, 11-17/01/1995.

L'aide est donc utilisée par les pays débiteurs comme un moyen de régulation des relations internationales et l'endettement des pays pauvres lui confère une efficacité supplémentaire.

Dans l'opinion égyptienne, les prêts sont encore associés à la crainte d'une domination politique. Le souvenir encore vivace de la banqueroute provoquée, à la fin du XIXe siècle, par l'endettement nécessaire à l'exécution des travaux du canal de Suez, accroît la méfiance à l'égard de l'aide extérieure, surtout quand elle est liée au canal. Et il s'avère qu'une partie non négligeable de la dette égyptienne est en effet liée aux travaux du canal de Suez. C'est un fait récurrent dans l'histoire financière de l'Égypte : pour tirer parti de la rente de situation du canal de Suez, l'État est contraint de contracter des emprunts (ce fut le cas en 1958, 1962, puis de 1975 à 1982 )<sup>235</sup>.

Ainsi, en 1986, alors que le F.M.I., inquiet de la situation financière de l'Égypte, souhaitait lui faire adopter un plan d'ajustement de son économie, certains membres du gouvernement et des milieux économiques manifestèrent leur opposition en rappelant le précédent au sujet du canal de Suez : la faillite provoquée par la multiplication d'emprunts, contractés auprès de banques anglaises à des taux très élevés, pour faire face aux travaux puis au remboursement des emprunts précédents avait abouti à la mise sous tutelle britannique de l'Égypte<sup>236</sup>. L'attitude critique adoptée par l'équipe de rédaction de l'hebdomadaire économique *al-Ahram al-Iqtissadi* au sujet de l'enfermement de l'économie nationale dans le cercle vicieux de la dette internationale transparait dans la caricature qu'il publia en 1987 (cf. Pl. 3).

---

<sup>235</sup> Cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 2. II. B. 2.

<sup>236</sup> La participation financière égyptienne aux travaux de la Compagnie Universelle (pour compléter le capital statutaire, pour financer l'abolition de la corvée et la rétrocession de terrains accordés gratuitement à la Compagnie, ...) est détaillée plus haut. Cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 2, I. B. 2.



Planche 3 : Qui veut acheter le canal ?



Caricature de Nabil Tag parue dans *al-Ahram al-Iqtissadi* (al-Ahram économique) en mai 1987

Le sens de cette caricature est clair : la multiplication des emprunts revient à vendre le canal, ce qui revient à vendre l'Égypte à ses débiteurs. L'accusation de vendre le canal, et par là-même l'Égypte aux capitaux étrangers est encore brandie au milieu des années 1990 par les opposants aux privatisations - réclamées avec insistance par le FMI<sup>237</sup>.

\* \* \*

La transformation des structures territoriales de la région du canal de Suez se trouve en partie surdéterminée par des facteurs politiques et économiques qui régissent les relations à l'échelle internationale et cela est essentiellement dû au rôle stratégique du canal.

En effet, la mutation des techniques de transport a eu des répercussions sur la structuration du réseau maritime mondial et sur l'insertion des ports du canal dans ce réseau; elle a aussi influé sur l'organisation des structures industrielles et la mondialisation de l'économie. Les circuits de la décision économique s'inscrivent de plus

<sup>237</sup> Cf. *infra* : Chapitre 5 : II. C.

en plus à l'échelle mondiale et beaucoup de décisions se prennent dans des réseaux transnationaux. Les puissances et organisations internationales cherchent à intégrer la zone du canal de Suez dans leurs propres stratégies économiques - et dans celles des firmes transnationales - et, elles influencent sa politique d'aménagement régional au moyen de l'aide internationale. Cette dernière est en outre motivée par le rôle géopolitique du canal de Suez, qui est à la fois un point chaud pour la circulation maritime et le garant de la situation financière de l'Egypte.

Pour toutes ces raisons, la zone du canal fait l'objet des interventions de plusieurs puissances étrangères et d'institutions internationales, lesquelles entrent parfois en concurrence. Ces interventions contribuent à modifier sa structure régionale, mais cette dernière dépend aussi des décisions de l'Etat national. En effet, si l'Etat égyptien doit composer avec certaines orientations qui lui sont imposées par les acteurs internationaux, il a la capacité, en dernier ressort, de définir ses propres orientations et d'exercer sa politique à l'intérieur de ses frontières et donc sur la région du canal.

Les nouvelles formes de la régionalisation et de l'intégration mondiale de l'économie ne sonnent pas le glas de l'Etat-Nation, ni la fin de la spécificité du local. Mais les rôles de chacun se trouvent modifiés dans le jeu à plusieurs partenaires qui s'établit entre Etats, grandes firmes, instances supranationales et sociétés territorialisées, un jeu dans lequel on peut observer différentes formes d'interactions possibles, qui vont de l'indifférence au contournement des normes imposées à l'échelle mondiale.



## Chapitre 5

### LA LOGIQUE D'ETAT CONFRONTEE AUX IMPERATIFS DES DECISIONS INTERNATIONALES ET A L'AVENEMENT DES ACTEURS PRIVES

Avec la crise de l'endettement, l'Etat perd une partie de son autonomie et doit accepter, sur injonction des organisations financières internationales, de réduire ses interventions par le biais des politiques publiques et de donner une place croissante au secteur privé et aux firmes transnationales. Contraint à accepter les normes techniques imposées par le plan d'ajustement structurel, l'Etat n'adopte pas passivement les réformes qui le défont de certaines de ses prérogatives. Son rôle reste capital : c'est lui qui assure le relais de la domination étrangère en décidant, en dernier ressort, de créer les conditions favorables à la pénétration du capital étranger et de mettre au service de ce dernier les instruments dont il dispose; c'est encore lui qui dispose de la capacité de résister à certaines injonctions, susceptibles de restreindre le pouvoir du secteur public ou de marginaliser les acteurs privés nationaux. L'Etat est donc le partenaire obligé de l'intégration internationale de l'économie et non pas un instrument passif entre les mains des acteurs internationaux (organisations, Etats, firmes)<sup>1</sup>.

Dans le contexte des transformations induites par l'adoption d'une économie libérale, la politique d'aménagement devient le lieu de confrontation de stratégies diverses : celles de l'Etat, celles des institutions supranationales et celles des acteurs privés internationaux, nationaux et locaux, bénéficiaires supposés de l'aménagement. Ainsi, nous pouvons observer, à travers le choix de développement - et les projets d'aménagement en lesquels il se traduit -, la confrontation des normes internationales aux normes nationales et locales. Or, ces normes ne se définissent ni ne s'observent de la même manière<sup>2</sup> :

---

<sup>1</sup> Voir SIGNOLES P. (1985) : *L'espace tunisien : Capitale et Etat-Région*, Fascicules de Recherches n°14 et 15, URBAMA, t. 2, pp. 873-874.

<sup>2</sup> COUSSY J. (2001) : « Greffe de normes étrangères et pénétration de l'économie globale dans les sociétés

- les normes internationales correspondent aux injonctions des organisations internationales, elles sont techniques et explicites, énoncées dans un discours qui se réclame de la logique de la théorie économique.
- au contraire, les normes locales sont implicites, non énoncées, et se traduisent par des comportements, des pratiques qu'il faut expliciter.

On observe, dans l'aménagement de la zone du canal de Suez, la mise en pratique des objectifs macro-économiques préconisés par les organismes internationaux. Les grands projets d'infrastructures de transport et de zones industrielles d'exportation sont en effet présentés par le ministère de la Planification comme un moyen, pour le « système économique égyptien, d'améliorer les normes de l'économie égyptienne pour lui permettre de traiter avec le système international »<sup>3</sup>. L'Etat, chargé d'appliquer à travers sa politique d'aménagement les choix économiques et sociaux imposés par des logiques transnationales et financés pour une part grandissante par des capitaux extérieurs, occupe une position d'intermédiaire entre des acteurs internationaux et des acteurs nationaux et locaux, auprès desquels il doit faire passer les réformes.

Les acteurs concernés interagissent pour trouver leur place dans le nouveau schéma qu'implique les transformations liées à la libéralisation. C'est l'ensemble des interactions entre niveaux géographiques qui apparaît transformé dans le contexte de l'intensification des échanges lors de la dernière phase de mondialisation. A l'interface entre les normes internationales et les stratégies des acteurs nationaux, l'Etat se réserve un rôle de médiateur pour faire passer les réformes en tentant de préserver un certain contrôle sur ses administrés, qui s'impose à lui par l'impératif de la sécurité nationale. Il veille aussi à conserver sa position de partenaire privilégié du secteur privé, lequel est désormais appelé à entraîner l'économie nationale, à fournir les services à la population et à investir dans les grands aménagements. L'Etat doit par ailleurs composer avec les multiples institutions qui le constituent, en particulier l'Armée et l'Autorité du canal de Suez, qui ne renvoient pas une vision homogène et unitaire de l'institution étatique. Celle-ci renforce néanmoins son autorité à travers un système administratif hiérarchisé qui lui permet de déconcentrer son pouvoir à l'échelle locale, sans qu'elle soit inquiétée par les tentatives, encore marginales, de développement local en partenariat avec les acteurs locaux.

## **I. LA LOGIQUE ETATIQUE : ENTRE DECISIONS INTERNATIONALES ET IMPERATIFS DE LA SECURITE NATIONALE**

Les effets de l'insertion internationale préconisée par les acteurs internationaux ont souvent été vus comme la perte de pouvoir de l'Etat national. La libéralisation croissante implique en effet un certain désengagement de l'Etat de la vie économique et de

---

africaines », in WINTER G. (ss. dir.) : *Inégalités et politiques publiques en Afrique*, Karthala-IRD, pp. 279-299.

<sup>3</sup> Arab Republic of Egypt : Opportunities for investment, East Port Saïd area, n.p.



l'aménagement, ce qui est programmé par les institutions internationales par le biais des ajustements structurels liés à l'aide conditionnelle<sup>4</sup>.

L'Etat, qui a fait le choix de l'insertion de l'Egypte à l'économie internationale, détient cependant un rôle fondamental : c'est à lui que revient la mise en place des réformes économiques et leur application sur des projets précis. Pour les mener à bien, il doit trouver un équilibre satisfaisant entre les différentes composantes de la société, de façon à ne pas susciter de contestation trop forte de sa légitimité. Cet Etat considère que l'exercice durable de la souveraineté nécessite une puissance non seulement militaire, mais aussi économique, qui justifient sa légitimité<sup>5</sup>. L'impératif de la sécurité nationale se traduit donc par le maintien d'un interventionnisme étatique, aussi bien dans le domaine économique que dans les stratégies territoriales. Dans un premier temps, l'Etat met en œuvre des formes de résistance à l'introduction des mesures libérales prescrites par les organisations internationales, qui lui permettent de préserver la paix sociale. Dans un second temps, la pression extérieure se faisant plus forte, il s'efforce de trouver des moyens pour s'adapter à cette nouvelle donne, tout en se préservant, dans la mesure du possible, un domaine d'intervention.

#### A. Le rôle dévolu à l'Etat : deux visions opposées

Le poids des transformations qui se produisent au niveau international et affectent à la fois l'espace national et régional du canal de Suez, nous conduit à poser la question suivante : quel est le rôle de l'Etat et sa place dans le système mis en place à l'échelle internationale ? Deux conceptions contradictoires s'affrontent : au désengagement prôné par les institutions internationales s'oppose le rôle traditionnellement interventionniste de l'Etat en Egypte.

##### 1. La place allouée à l'Etat par les normes internationales

L'imposition des plans d'ajustement structurel porte en germe la mise sous tutelle des Etats et la prise de contrôle par les institutions internationales des politiques publiques nationales : celles-ci sont revues pour exprimer globalement l'intérêt et les besoins des grands pôles économiques mondiaux. L'action des institutions internationales véhicule en effet un projet politique implicite, à savoir « la restructuration de l'Etat pour le rendre plus propice à l'instauration du libéralisme politique et à l'adaptation des forces du marché à l'échelle internationale. Sur le plan interne, les réformes étatiques [doivent] contribuer à la stimulation des potentiels entrepreneuriaux »<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> LOSCH B. (2001) : « Les politiques publiques et les compromis sectoriels face à la mondialisation : normes internationales, rôle des firmes et projet national en Afrique », in WINTER G. (ss. dir.) : *Inégalités et politiques publiques en Afrique : pluralité des normes et jeux d'acteurs*, Paris, Karthala-IRD, p. 375.

<sup>5</sup> CLAVAL P. (1991) : « Quelques variations sur le thème : Etat, contrôle, territoire », in THERY H. (ss. dir.) : *L'Etat et les stratégies du territoire*, CNRS, pp. 11-24.

<sup>6</sup> CAMPBELL B. (2001) : « The rules of the game ou la production de nouveaux cadres normatifs », in WINTER G. (ss. dir.) : *Inégalités et politiques publiques en Afrique*, Karthala-IRD, p. 321.

A partir de l'étude du *Rapport sur le développement dans le monde* de la Banque mondiale, paru en 1997, B. Campbell<sup>7</sup> analyse la conception de l'Etat qui ressort du discours de cette institution.

La mission première que la Banque attribue à l'Etat est celle qui consiste à créer les bases institutionnelles nécessaires au marché. Elle préconise parallèlement la poursuite de certaines formes d'intervention : celles qui permettent d'orienter et de médiatiser d'autres types d'interventions, et celles qui ont trait à la régulation et à la redistribution, notamment par l'investissement en infrastructures et dans les services sociaux de base et la protection des plus vulnérables (qui implique un retrait majeur dans les domaines de la production et la planification). Cependant, le nouveau souci d'équité sociale « n'est pas perçu comme un objectif en soi - encore moins un droit - mais plutôt comme un moyen pour atteindre un projet économique précis : l'amélioration des performances et de l'efficacité du secteur privé ainsi que le maintien de la confiance des investisseurs » (CAMPBELL B., p. 316). Les mesures de redistribution sociale ajoutées à la stratégie de croissance contenue dans les PAS « représentent plus une justification de ces programmes qu'elles accompagnent qu'une remise en cause de leur conceptualisation » (CAMPBELL B., p. 320). Elles visent en effet à trouver les bases d'une légitimité interne, notamment face aux résistances populaires et nationales à l'égard des réformes économiques introduites par les institutions internationales, sans pour autant remettre en cause le modèle dominant.

Les normes imposées par ces économistes néo-libéraux traduisent une vision de l'Etat réduite au rôle de promoteur du marché et des entreprises privées. Toute référence à l'Etat-nation est supprimée : la cohésion et la sécurité nationale sont des dimensions écartées. Cette conception fonctionnaliste de l'Etat comme instrument au service du marché recouvre des implications à long terme sur les choix de développement. La stratégie de promotion des exportations imposée implique par exemple la libéralisation des échanges qui, associée à la rigueur budgétaire, entre en contradiction avec deux attributs de l'Etat : la redistribution et la réforme sociale. On assiste là à un décalage entre deux logiques, celle des organismes internationaux, purement économique, et celle de l'Etat, qui relève de sa capacité à assurer sa légitimité<sup>8</sup>.

## 2. Le rôle interventionniste de l'Etat en Egypte : un héritage nassérien

Si l'Etat égyptien adopte une politique libérale en conformité avec les recommandations internationales - suite à la conclusion d'un Plan d'ajustement structurel en 1991 -, son rôle dans la société n'en demeure pas moins important. La position exprimée par le PND, Parti National Démocratique au pouvoir, quant au rôle de l'Etat, est explicitée dans un document présenté en 1994<sup>9</sup> qui révèle à quel point l'Etat reste attaché à ses fonctions traditionnelles. Le parti au pouvoir indique sa volonté de passer d'un régime basé sur la planification centralisée à un régime d'économie de marché et soutient

<sup>7</sup> *ibidem*, pp. 322-323.

<sup>8</sup> CAMPBELL B. (2001), *op. cit.*, p. 323.

<sup>9</sup> Ce document a été présenté au Congrès général du Dialogue National, qui tentait de définir des bases pour un dialogue entre l'opposition et le régime, en vue d'endiguer la violence politique qui, en certains endroits, menaçait de dégénérer en guerre civile entre forces de police et islamistes. cf. ATLAMB. (1996) : « Les partis politiques arabes et le passage à l'économie de marché », in *Age libéral et néo-libéralisme*, Les dossiers du CEDEJ, p. 178.



le réaménagement d'un secteur public limité aux industries stratégiques, les autres étant transférées au secteur privé. Considérant le chômage comme la cause principale de la violence politique, le PND insiste sur la prise en compte des dimensions sociales. Le risque social justifie un interventionnisme en matière de santé, alphabétisation, sécurité sociale mais aussi développement rural et urbanisation. Les fonctions traditionnelles de l'Etat (justice, sécurité, défense) sont confirmées et l'idée de domination de l'Etat sur l'activité économique reste forte. Celui-ci doit en effet conserver sa capacité d'intervention en matière d'infrastructures ainsi que dans le domaine économique, afin de protéger le consommateur et le producteur local et de définir les objectifs stratégiques et les plans indicatifs à moyen terme pour orienter les investissements du secteur privé. Ainsi, tout en indiquant sa nouvelle orientation en direction d'une économie de marché, l'Etat a le devoir, selon le parti au pouvoir, de conserver sa capacité de contrôle de l'économie nationale.

L'Etat égyptien est traditionnellement centralisé et interventionniste. En effet, l'Egypte, contrairement à de nombreux pays en voie de développement, dispose d'un Etat dont la construction est ancienne.

Le système hydraulique, qui permet de bénéficier de la fertilité des terres irriguées par les eaux du Nil, ne pouvait être entretenu que par un Etat fort et centralisé, seul capable de maintenir à la fois la prospérité et la sécurité<sup>10</sup>. La nécessité de maîtriser les contraintes liées à la géographie ont poussé l'Etat égyptien à adjoindre très tôt à son rôle de régulateur (protection de l'unité de l'Etat par la guerre, la police, la violence légitime) un rôle d'acteur (l'Etat organise la vie sociale, produit et redistribue). Le développement industriel fondé sur l'intervention étatique et la réorganisation du système agricole sont les deux piliers de son action et constituent l'héritage laissé par deux dirigeants qui ont marqué le développement national : Mohamed Ali (au XIX<sup>e</sup> siècle) et Nasser, dont les expériences ont souvent été mises en parallèle<sup>11</sup>.

Le rôle prépondérant de l'Etat à l'époque nassérienne marque, aujourd'hui encore, l'institution. Il est donc nécessaire de rappeler rapidement en quoi il consistait. Par la réforme agraire, la construction du Haut-Barrage d'Assouan et l'établissement d'un monopole d'Etat sur la production et la vente des produits agricoles, l'Etat a amorcé le développement industriel. Malgré le poids des dépenses militaires liées au conflit israélo-arabe, il a investi en priorité dans l'industrie à partir de 1954 (décision de construction du haut fourneau de Helwan). Par la nationalisation des entreprises privées, l'autorité publique a réussi à exercer un contrôle croissant et pratiquement hégémonique sur l'économie et le développement industriel, qu'elle considérait comme « le moyen de la puissance militaire et de l'indépendance nationale »<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> Quelles que furent les périodes de déstabilisation, elles se sont d'ailleurs toujours traduites par une plus forte unité de l'Etat et de sa nation. Voir MIREL P. (1978), ABDEL-MALEK A. (1962), FANCHETTE S. (1997), pp. 32-40.

<sup>11</sup> SEURAT M. (1982) : « Etat et industrialisation dans l'Orient arabe : les fondements socio-historiques », in BOURGEY A. (s.s. dir.) : *Industrialisation et changements sociaux dans l'Orient arabe*, CERMOC, pp. 29-67.

<sup>12</sup> RIVIER F. (1982) : « Rente pétrolière et politique industrielle des Etats non pétroliers : Egypte, Jordanie, Liban, Syrie », in *Industrialisation et changements sociaux dans l'Orient Arabe*, CERMOC, p. 76.

Durant cette période de planification, l'Etat a eu un rôle producteur et marchand, mais il a surtout mis en place un vaste système de redistribution. En effet, par le contrôle des prix et des salaires, il s'est engagé dans une large politique redistributive en subventionnant les produits de consommation et en garantissant l'emploi dans l'administration et les sociétés publiques à tous les diplômés de l'enseignement secondaire et supérieur (puis aux conscrits démobilisés à partir de 1973). L'emploi public était très recherché en raison des avantages sociaux considérables qu'il procurait : assurance sociale, couverture médicale et sécurité de l'emploi, mais aussi accès aux biens et logements subventionnés ainsi qu'aux transports gratuits<sup>13</sup>. La politique de l'emploi a ainsi abouti au développement pléthorique de l'administration et des emplois non productifs dans les entreprises publiques. L'Etat est devenu l'élément central de la société. La constitution d'un secteur public dominant a permis d'éliminer le pouvoir économique et politique de l'ancienne bourgeoisie industrielle et financière tout en favorisant l'ascension de la petite et moyenne bourgeoisie qui constituait la base sociale du régime nassérien.

En 1970, le président Sadate est arrivé à la tête d'un pays dont l'Etat, omniprésent, était engagé dans une voie de type socialiste et dirigeait toute la vie économique et sociale. Avec la politique d'ouverture, Sadate choisit de s'engager dans le développement capitaliste<sup>14</sup>, mais il conserva en partie les orientations populistes et interventionnistes de la politique nassérienne. La bureaucratie, qui employait la plupart des salariés des classes moyennes s'est accrue, le coût des subventions alimentaires a augmenté, le secteur public est resté le principal investisseur et l'Etat a poursuivi une stratégie d'industrialisation par substitution aux importations, malgré un discours orienté vers l'accroissement des exportations<sup>15</sup>.

A son arrivée à la présidence, Moubarak héritait donc « d'un système hybride qui combinait les héritages contradictoires des présidents Nasser et Sadate » (GOBE E., 1999, p. 165). Le secteur public, bien qu'il ait perdu son monopole, est resté dominant jusqu'au milieu des années 1980<sup>16</sup>. La redistribution, quant à elle, demeure importante, mais du fait de l'endettement et de la pression extérieure sur le budget, son volume évolue parallèlement à la disponibilité des ressources exogènes. Toutefois, le renforcement de la contrainte liée à la pression des institutions financières internationales a poussé l'Etat, depuis la fin des années 1980, à limiter progressivement l'accès à l'emploi public par deux moyens : restriction des inscriptions dans les universités publiques et allongement de la période d'attente pour trouver un emploi. Le contrôle de l'Etat sur les activités économiques n'en reste pas moins considérable et s'exerce soit par l'intermédiaire de la planification centralisée, soit par la mainmise indirecte sur le marché par le biais des sociétés du secteur public (YASSIN S., 1996, p. 23).

L'Etat national était donc déjà fortement constitué quand les changements induits par l'exigence de libéralisation intervinrent. C'est un héritage essentiel, qui distingue

<sup>13</sup> Ces gains non monétaires sont estimés à 85% des salaires, ce qui explique la foule de candidats au fonctionariat.

<sup>14</sup> Notamment en raison de pressions extérieures, cf. *supra* : Chapitre 4, II.

<sup>15</sup> GOBE E. (1999) : *Les hommes d'affaires égyptiens : démocratisation et secteur privé dans l'Egypte de l'infitâh*, Karthala, p. 165-166.

<sup>16</sup> VERNIER M.-F. (1999) : *Essor des recettes en devises et intervention de l'Etat : le syndrome rentier. Approche dans le cas égyptien*, Thèse de Doctorat, Sciences économiques, Université Paris XIII, p. 268.



l'Égypte de nombreux pays du Tiers-Monde, et en particulier d'Afrique. La situation égyptienne se rapproche, de ce point de vue, du cas tunisien. P. Signoles a montré qu'en Tunisie « l'Etat national était solidement constitué, disposait d'instruments efficaces et avait commencé une construction nationale relativement cohérente » au moment du renforcement de l'extraversion de l'économie. Cela lui a permis de maintenir ses pouvoirs de décision à travers la structure de l'appareil d'Etat, les transformations intéressant plus la finalité qui lui était assignée que sa propre structure. L'appareil d'Etat tunisien a néanmoins servi de plus en plus à « assurer le relais de la domination étrangère »<sup>17</sup>.

Au cours des années 1980 et 1990, l'Etat égyptien a réagi aux exigences internationales de libéralisation par des hésitations qui montrent la nécessité, pour le pouvoir central, de répondre aux impératifs de la sécurité nationale et de ne pas aggraver encore les inégalités sociales. Toutefois, sous la pression des organismes internationaux, des adaptations progressives ont permis l'avancée récente des réformes. Elles indiquent l'amorce du désengagement étatique de la vie économique par l'accroissement de la participation du secteur privé dans l'industrie, l'agriculture et les infrastructures, ainsi que la libéralisation du marché du travail<sup>18</sup>.

## B. La convergence apparente des politiques internationale et nationale

La pression extérieure en faveur de la libéralisation de l'économie et du retrait de l'Etat pourrait sembler rejoindre les objectifs de la politique d'ouverture initiée par le président Sadate et poursuivie, depuis 1991, par son successeur.

Or, les différentes conceptions du rôle de l'Etat se traduisent par des discordances dans des politiques qui semblent *a priori* répondre à des objectifs communs de la part des organisations internationales et du gouvernement. C'est le cas en particulier de la politique d'aménagement du territoire et de celle de l'*infitâh* (ouverture économique).

### I. Réforme et contrainte de l'espace : les enjeux de l'aménagement du territoire

« Les conceptions qu'on se fait de l'Etat et des sources de sa souveraineté ont des répercussions sur les stratégies territoriales qu'il a à mettre en œuvre pour réaliser ce qu'on attend de lui » (CLAVAL P., 1991, p. 17). Les institutions internationales et l'Etat égyptien opèrent tous deux dans la définition de stratégies territoriales. Cependant, la conception différente qu'ils ont du rôle de l'Etat oriente leurs options dans des voies qui, bien qu'elles convergent d'une certaine manière - adaptation des politiques territoriales aux objectifs de la politique de développement par les exportations -, s'avèrent divergentes dès lors qu'il s'agit des mesures à adopter pour assurer la légitimité de l'Etat en garantissant la sécurité nationale.

<sup>17</sup> SIGNOLES P. (1985), *op. cit.*, p. 873.

<sup>18</sup> Le nouveau Code unifié du travail se traduit par la perte, pour les salariés, de toutes les protections sociales (licenciement facilité) sans acquisition de nouveaux droits (sauf droit de grève dans les entreprises de plus de 50 employés, mais avec restrictions telles qu'elle est quasi impossible). cf. *supra* : Chapitre 4, II. D. 3.

Les réformes prônées au niveau international, qui visent à réduire l'influence de l'Etat au profit de celle du marché, se traduisent par la promotion d'une politique d'aménagement du territoire qui fait largement appel au secteur privé. La Banque mondiale - qui a financé le programme de coopération entre le PNUD et le ministère de la Planification - encourage de grands projets mis en œuvre par le secteur privé et destinés à accroître son rôle dans la production nationale, en accord avec le modèle de développement préconisé par les organismes internationaux (libéralisation et industrialisation orientée vers l'exportation). Ces projets, adoptés par le gouvernement qui les qualifie de « projets nationaux », sont destinés à créer des emplois et à mettre en valeur des espaces désertiques hors de la vallée du Nil pour limiter les effets négatifs de la concentration de la population. Ils recouvrent les zones industrialo-portuaires du canal de Suez et le développement agricole fortement capitalistique dans la Nouvelle Vallée.

Par certains aspects, les politiques engagées au niveau national et supranational tendent vers des objectifs similaires : promouvoir le développement par l'intégration aux échanges internationaux tout en assurant la stabilité sociale. Or, la question de la stabilité sociale est perçue différemment par les institutions internationales et le gouvernement. Pour les premières, la croissance générée par le modèle libéral est considérée comme le moyen, à terme, de diminuer la pauvreté et de saper les bases du mécontentement social qui fait le lit de l'intégrisme, considéré comme l'ennemi numéro un du régime égyptien. La question de l'inégalité est subordonnée à celle de l'économie : associée à plus d'instabilité politique par la Banque mondiale, l'inégalité menace d'entraver la performance économique d'un pays, en limitant l'efficacité des mesures d'attraction des capitaux étrangers<sup>19</sup>; il s'agit donc de la réduire sur des bases libérales. Les institutions internationales encouragent donc la concentration des moyens financiers sur des projets industriels et agricoles qui visent à accroître les exportations et sont localisés dans des lieux éloignés des concentrations de population et présumés attractifs pour des investisseurs internationaux.

Ce souci des bailleurs de fonds de contenir à la fois la pauvreté et l'expansion du fondamentalisme est aussi celui de l'Etat. Ses stratégies spatiales répondent en priorité à l'impératif de la sécurité nationale. La Haute-Egypte à pacifier, la lutte anti-terrorisme islamiste à mener, les marges du territoire à intégrer<sup>20</sup> sont autant d'enjeux pour la légitimation du pouvoir central. Voyant sa légitimité directement menacée par l'opposition, le gouvernement entend concentrer son action sur un espace longtemps délaissé et où le problème de la violence se pose avec une certaine acuité : la Haute-Egypte, pour laquelle il conçoit une politique d'aménagement régional. La reconstruction de la zone du canal de Suez en 1975, sa transformation en zone charnière depuis le début des années 1990, de même que l'aménagement du Sinaï, relèvent encore de la volonté d'assurer la cohésion

<sup>19</sup> C'est ce qui apparaît dans le Rapport sur le développement dans le monde de 1997. Cf. CAMPBELL (2001), p. 312.

<sup>20</sup> Les marges désertiques (Sinaï, désert occidental et triangle de Halayeb, au sud-est de l'Egypte, à la frontière avec le Soudan) sont peuplées de Bédouins qui ne reconnaissent pas forcément la légitimité du pouvoir central ni celle des frontières. De plus, le peuplement des régions frontalières est considéré comme un moyen de renforcer les frontières. cf. *supra* : Ière Partie, chapitre 3. A propos du peuplement du Sinaï, voir SANMARTIN O. (1998), pp. 365-377.



nationale. Le renforcement de la frontière orientale de l'Égypte, exposée à la proximité du conflit israélo-arabe, est une préoccupation nationale qui rejoint la volonté des organismes internationaux et des bailleurs de fonds de préserver la paix au Proche-Orient<sup>21</sup>.

Alors que l'État doit pouvoir exercer ses prérogatives en matière de politiques publiques pour rassembler toute la population autour d'un pouvoir fort et légitime, son désengagement programmé par les instances internationales, qui se traduit par la place croissante accordée au secteur privé, ne répond pas aux exigences de l'intervention de l'État, et ce pour deux raisons :

- les mesures de libéralisation et la privatisation du processus d'aménagement reviennent à privilégier les acteurs privés et, parmi eux, les hommes d'affaires les plus puissants, aux dépens des petits entrepreneurs et de la masse des salariés qui doivent subir l'augmentation des prix liés à la libéralisation (du fait de la réduction des ressources étatiques et des subventions). Or, l'État ne peut cantonner son action au soutien d'une seule catégorie d'acteurs privés, surtout si c'est celle qui est déjà privilégiée par rapport à l'ensemble de la population.

- d'autre part, les grands projets en cours, s'ils participent à l'intégration des marges du territoire, ne contribuent pas, à court terme, à proposer une alternative aux populations défavorisées concentrées dans la Vallée. À supposer que la population migre dans les régions concernées par ces grands projets et que le problème du logement et des services indispensables à la vie dans ces espaces isolés soit résolu, il reste que la création d'emplois risque d'y être bien inférieure aux prévisions et que les emplois créés seront en partie des emplois qualifiés, inaccessibles à la majeure partie de la main-d'œuvre égyptienne (Vallée de la Technologie, centre de distribution de Port Saïd Est...). Ce choix suppose donc un accompagnement par un programme de formation à grande échelle.

L'impératif d'étendre son influence sur tout le territoire pousse l'État à conduire une politique intérieure interventionniste et à poursuivre la redistribution en faveur des plus défavorisés. Il est néanmoins contraint de faire des compromis et d'adopter graduellement certaines réformes pour satisfaire les bailleurs de fonds.

## *2. L'infîtâh: entre libéralisation et maintien de l'ordre établi*

La politique d'ouverture amorcée par Sadate en 1974 avait déjà pour objectif la libéralisation économique et la promotion des investissements étrangers. Nous avons déjà relevé le souci, permanent depuis 25 ans, de baser la politique régionale du canal de Suez sur les investissements étrangers et les exportations, et accentué ces dernières années par le rôle croissant donné aux acteurs privés dans l'aménagement et les

---

<sup>21</sup> La reconstruction urgente de la région du canal de Suez fut encouragée par ces derniers pour peser dans les négociations de paix qui ont mené aux accords de Camp David, six ans après la guerre d'octobre 1973.

infrastructures. Il y aurait donc une convergence entre la politique menée par l'Etat depuis 1974 et celle dictée par les organismes internationaux. Cependant, l'étude du contenu réel et de la mise en œuvre de l'*infitâh* montre la réticence de l'Etat à se départir de certaines prérogatives. Il redoutait en effet de perdre le contrôle de secteurs stratégiques qui lui permettaient de redistribuer des biens contribuant au bien-être de la population, ce qui risquait de menacer le *statu quo* qui faisait des petite et moyenne bourgeoisies la base de la légitimité de l'Etat. Le désengagement étatique fut donc minimal.

Les grands axes de la politique d'ouverture engagée lors que l'*infitâh* étaient :

- l'encouragement aux investissements étrangers : la loi fondatrice de l'*infitâh* (loi 43/1974) s'applique à attirer les investissements « étrangers et arabes » (selon la nomenclature égyptienne) qui doivent prioritairement prendre la forme de participations dans des sociétés dont le capital demeure majoritairement égyptien, public ou privé. Elle institue la création de zones franches dont les objectifs sont à la fois commerciaux, industriels et financiers, puisqu'elles visent tant au développement d'activités de transit et à la promotion d'industries orientées vers les exportations, qu'à créer la création des conditions d'attractivité des capitaux étrangers.

- l'insertion dans les circuits internationaux, en créant les conditions favorables à l'afflux des capitaux étrangers aussi bien sous la forme d'investissements directs que sous celle de dons ou de prêts, afin d'assurer le financement des investissements publics et la redistribution.

- la réactivation du secteur privé, amorcée entre 1970 et 1974 par la liquidation des séquestres de l'époque nassérienne. L'appel aux capitaux privés égyptiens à l'étranger<sup>22</sup> n'intervient qu'en 1975 et les investisseurs privés nationaux ne bénéficient des mêmes avantages que les investisseurs étrangers et arabes qu'à partir de 1977. On peut interpréter cet élargissement tardif aux investisseurs nationaux des avantages alloués aux capitaux internationaux à partir de 1974 comme un aveu de l'échec à attirer ces derniers.

- la réorganisation du secteur public, en lui accordant la possibilité de s'associer avec des capitaux privés étrangers et nationaux. Ce point sensible de la politique d'ouverture n'a pas été suivi d'effets, mais a alimenté un débat sur le rôle du secteur public. La réorganisation du secteur bancaire a été plus poussée, elle a permis son adaptation à l'arrivée de banques étrangères.

Les résultats de cette politique ont été inférieurs aux prévisions car sa mise en œuvre a été confrontée à plusieurs blocages dans les années 1980 :

---

<sup>22</sup> Il s'agit à la fois des capitaux réfugiés à l'étranger lors de l'époque nassérienne et de l'épargne des travailleurs émigrés que l'on incite au rapatriement et à l'investissement sur le territoire égyptien.



- les participations étrangères sont restées limitées (par crainte d'une nouvelle guerre israélo-arabe et des troubles sociaux en Egypte, et en raison de la lenteur bureaucratique et de la corruption). Les capitaux étrangers ont tardé à arriver et se sont concentrés dans les sociétés d'investissement, l'habitat, le tourisme et les banques - 53 banques étrangères opéraient en Egypte en 1979. Mais ces banques, au lieu de canaliser les capitaux étrangers vers l'Egypte, drainaient l'épargne nationale vers le financement d'activités commerciales généralement extraverties (commerce extérieur) et facilitaient son transfert vers l'étranger. Elles ne participaient donc que de façon infime au financement des investissements productifs<sup>23</sup>. Seuls les investissements arabes ont été conséquents, mais ils se sont toujours concentrés sur les projets offrant la plus haute rentabilité (tourisme, immobilier).

- le gouvernement était tiraillé entre les exigences du FMI et la psychose des réactions de certains groupes sociaux. Ainsi, tout en libéralisant le commerce et les investissements, l'Etat a-t-il élargi les subventions de façon à limiter les effets attendus (tels que l'envolée des prix); il a ainsi continué à prendre en charge une partie de la consommation des ménages<sup>24</sup>.

- le secteur public s'est opposé aux réformes : en effet, la bureaucratie qui s'était érigée en véritable bénéficiaire des rentes sur lesquelles fonctionne le budget national s'est sentie directement menacée par la réorganisation du secteur public au profit du secteur privé.

- le secteur privé égyptien, quant à lui, est resté attentiste; il a cherché à bénéficier des avantages liés à l'ouverture économique sans en supporter les conséquences logiques : la concurrence industrielle. De fait, ses investissements se sont principalement orientés vers des activités dont la rentabilité à court terme était assurée<sup>25</sup>.

L'*infitâh* n'a pas radicalement modifié les différents intérêts des groupes cités. Finalement, cet ensemble de réformes tendant à renforcer la libre entreprise et le marché se serait soldé, d'après l'hypothèse la plus pessimiste, par quelques « aménagements de façade, destinées prioritairement à donner des gages aux partenaires extérieurs du régime, sans que, pour l'essentiel, ni la répartition ni l'affectation des ressources disponibles, ni l'économie politique du système en soient profondément affectées »<sup>26</sup>. L'*infitâh* a néanmoins « stimulé dans un premier temps le développement d'une bourgeoisie d'affaires engagée dans des activités tertiaires aux dépens des investissements productifs »<sup>27</sup>. Finalement, l'*infitâh* a engendré l'accroissement des importations et de la consommation, alimentant ainsi le déficit de la dette. Les véritables

<sup>23</sup> RIVIER F. (1982), *op. cit.*, p. 126.

<sup>24</sup> VERNIER M.-F. (1999), *op. cit.*, p. 268.

<sup>25</sup> Ce qui est confirmé par la nature des investissements en zones franches, cf. *infra* : Chapitre 7.

<sup>26</sup> Ce constat confirme l'hypothèse selon laquelle l'*infitâh* aurait constitué une tactique politique visant à renforcer un régime autoritaire plutôt qu'un pas en avant en direction du libéralisme. ROUSSILLON A. *op. cit.*, (1996), p.81.

<sup>27</sup> GOBE E. (1999), *op. cit.*, p. 166.

réformes restaient donc à accomplir lorsque l'Égypte a signé, en 1991, un accord avec le F.M.I.

### C. La résistance de l'État aux normes libérales internationales

En 1976, puis tout au long des années 1980 - et particulièrement entre 1987 et 1990 -, les dirigeants égyptiens, soutenus par l'opposition manifestée à l'Assemblée du Peuple par le parti au pouvoir, résistent pied à pied aux pressions des experts du F.M.I. En 1991, l'accord est finalement signé sous la pression financière, mais le gouvernement tarde à mettre en application les mesures techniques recommandées par le F.M.I. parce qu'elle menacent d'appauvrir le contenu de ses politiques publiques. Après le refus pur et simple d'adhérer à la politique du F.M.I., l'État met en œuvre différentes stratégies, qui vont de l'évitement - par une résistance passive - à l'adoption graduelle des mesures de libéralisation - ménageant ainsi un redéploiement de son activité.

La chronique des relations tumultueuses entre l'Égypte et le F.M.I. peut être écrite, comme celle des « manœuvres déployées par l'establishment économique égyptien pour préserver le *statu quo* du partage inégal des ressources rentières, c'est-à-dire, d'une part, faire en sorte d'éviter une dégradation trop brutale des conditions de vie de la population, génératrice de troubles sociaux, en maintenant relativement les distributions de première nécessité, et d'autre part, conforter ses propres positions en adaptant sa gestion des flux aux nouvelles exigences de l'orthodoxie libérale » (ROUSSILLON A., 1996, p. 99).

#### 1. Aide conditionnelle et risque social

L'aide à l'ajustement est conditionnée à l'application de mesures de libéralisation selon un calendrier strict. La baisse des redistributions, consécutive à la fragilisation des bases fiscales liée au désengagement étatique de l'économie, constitue une menace sérieuse pour la stabilité nationale. En effet, les redistributions de première nécessité (subventions aux produits alimentaires tels que le pain, l'huile et le sucre) contribuent - bien que de moins en moins - au maintien du niveau de vie de la population la plus défavorisée. Elles correspondent à un minimum de partage des ressources rentières de l'Égypte. L'inégale distribution des revenus et des richesses est en effet une donnée stable, véritable « marque de fabrique de la formation sociale égyptienne » (ROUSSILLON A., 1996, p. 97). La bourgeoisie séculière - produite par les transformations abruptes qui ont affecté l'économie politique égyptienne au cours du siècle - pourrait devoir son unité et sa continuité à sa capacité à maintenir, envers et contre tout, cette inégale distribution des ressources. Cependant, une dégradation trop brutale des conditions de vie de la population produirait inévitablement des troubles sociaux qui remettraient en cause ce système.

L'année 1977 rappelle au gouvernement dans quelles limites la libéralisation et le désengagement de l'État sont supportables. L'application de l'accord de *stand-by* signé l'année précédente avec le F.M.I. pour « assainir » la situation économique (marquée par des arriérés de paiement sur la dette commerciale, ainsi que par une inflation et un déficit budgétaire élevés), devait entraîner la réduction des subventions étatiques. Mais l'annonce de la hausse des prix consécutive à la baisse



des subventions sur les produits alimentaires provoqua alors des émeutes d'une telle violence que les chars de l'Armée durent intervenir au Caire et que la réforme fut suspendue. Pour A. Roussillon, ces émeutes « désignent la perpétuation et l'approfondissement d'une duellisation de l'économie et de la société égyptiennes »<sup>28</sup>. Les subventions à la consommation sont d'autant plus difficiles à supprimer qu'elles remplissent la « fonction de trait d'union rendant supportable, sinon viable, la cohabitation entre deux secteurs de l'économie » : le secteur « interne », lié aux activités dont profitent les titulaires de revenus engendrés dans le cadre de l'économie locale, et le secteur de l'économie « ouverte », en relation avec les activités du secteur étranger ou mixte en Egypte.

Il ne fut plus question d'ajustement dans la décennie suivante, grâce à l'augmentation des ressources exogènes (réouverture du canal de Suez, reprise de l'exploitation pétrolière et de l'émigration du travail), et, surtout, aux retombées politiques du voyage du Président Sadate à Jérusalem au printemps 1977, qui lui permit d'obtenir plus que le doublement des aides financières à long terme<sup>29</sup>. J. Waterbury résume bien la situation : « d'habiles manœuvres politiques et une grande chance ont empêché l'effondrement de l'économie »<sup>30</sup>. C'est une « ruse » diplomatique, pour reprendre les termes de B. Losch, qui permet de contourner l'exigence d'un ajustement structurel. Selon lui, les ruses, qui sont celles des classes dirigeantes plus que celles de l'Etat, sont destinées à éviter que l'accélération du dépérissement des politiques publiques n'entraîne la désagrégation nationale (LOSCH B., 2001).

Fort de l'expérience de 1977, confirmée par le soulèvement des conscrits des forces de sécurité intérieure en 1986, le gouvernement s'arrange pour retarder le plus possible la mise en œuvre des exigences du F.M.I.<sup>31</sup>. Mais cette réticence tient aussi à la volonté du gouvernement de prolonger son pouvoir en profitant des modalités de la réforme pour être capable d'en tirer parti par la suite.

## 2. L'opposition à la réforme au sein de l'Etat : de la stratégie d'évitement à l'adaptation

En 1991, la situation financière de l'Egypte est si désastreuse que le gouvernement égyptien ne peut plus différer la signature d'un accord avec le F.M.I. Il applique dans les délais le programme de stabilisation de l'économie (unification des marchés de change et restriction monétaire), mais tarde à réaliser les réformes structurelles attendues par l'institution financière internationale pour poursuivre la réduction de la dette obtenue suite à la guerre du Golfe.

<sup>28</sup> Cette duellisation serait à la fois la conséquence du processus de libéralisation et la condition de possibilité de sa mise en œuvre. ROUSSILLON A. (1996) : *L'Egypte et l'Algérie au péril de la libéralisation*, Dossiers du CEDEJ, p. 98.

<sup>29</sup> Les prêts à long terme du secteur officiel passent de 836 milliards \$ en 1976 à 1901 milliards en 1977. VERNIER M.-F. (1999), *op. cit.*, p. 373.

<sup>30</sup> WATERBURY J. (1991) : « Twilight of the state bourgeoisie », *International Journal of Middle East Studies*, vol. 23, pp. 1-17.

<sup>31</sup> En 1987-88, les déficits budgétaires et les subventions se maintiennent tandis que la dette se creuse. ROUSSILLON A. (1996), *op. cit.*, p. 100

Dans les cinq années qui suivent la signature de l'accord, le gouvernement adopte une stratégie de contournement : son adhésion formelle est suivie de retards renouvelés d'exécution. On peut supposer que le gouvernement compte sur l'importance géostratégique que représente l'Egypte pour les financiers internationaux<sup>32</sup> pour obtenir des financements tout en retardant l'application des réformes. J. Coussy cite le cas d'Etats africains qui mettent en place une stratégie d'indifférence : ils croient possible de continuer à bénéficier des financements internationaux en menaçant de mettre l'Etat en banqueroute ou parce qu'ils disposent de matières premières, ou encore parce qu'ils ont une importance stratégique, sans que tombent les sanctions qu'impliquerait pourtant la non-application des normes étrangères<sup>33</sup>.

L'hésitation du gouvernement égyptien à mettre en place le plan d'ajustement tient aux aspects négatifs que pourraient avoir selon lui les conséquences de l'application de certaines mesures sur la croissance économique :

- Le premier est relatif au protectionnisme : la suppression des droits de douane fragilise les bases fiscales de l'Etat et expose les entreprises locales à la concurrence internationale. Or, le gouvernement égyptien est décidé à protéger ses entreprises privées, comme l'a montré également la teneur des négociations qui ont abouti à la signature de l'accord euro-méditerranéen<sup>34</sup>.

Comme le rappelle C.-A. Michalet, toute suppression de ces droits est perçue comme une menace pour l'autonomie économique des Etats qui font ou ont fait de l'industrialisation le fondement de leur souveraineté nationale. Et c'est le cas des Etats du Sud qui, à l'instar de l'Etat nassérien, mirent en place un « protectionnisme éducateur » pendant la phase de l'économie inter-nationale (jusqu'aux années 1960). Ce protectionnisme permettait de réduire les effets de domination des exportations du Nord afin de soulager la bourgeoisie industrielle et commerçante locale et de poursuivre une politique économique dirigiste au bénéfice de la bourgeoisie d'Etat, tout en préservant la source de recettes constituée par les droits de douane, qui est essentielle pour l'équilibre d'un budget structurellement obéré par la faiblesse des recettes fiscales (MICHALET C.-A., 1999, p. 23).

- Le second effet négatif des conséquences de la réforme tient à l'interdépendance entre les secteurs public et privé<sup>35</sup> : le retrait de l'Etat risque de réduire sa capacité à accomplir son rôle de régulation en faveur des entreprises privées. La légitimité de l'Etat risque d'être remise en cause par l'incapacité des institutions financières internationales à mobiliser le secteur privé et par l'impact social possible du désengagement de l'Etat dans l'économie. En effet, la disparition des entreprises non compétitives face à la concurrence mondiale et les privatisations menace d'accroître le chômage de milliers de travailleurs qui

<sup>32</sup> Entre la fin des années 1970 et 1995, l'aide étrangère allouée à l'Egypte est directement liée à son rôle géostratégique : les fonds internationaux financent le processus de paix jusqu'aux accords de Camp David en 1979; ils appuient le choix pro-occidental de l'Egypte lors de la guerre du Golfe en 1991. cf. *supra* : Chapitre 4, III.

<sup>33</sup> COUSSY J. (2001), *op. cit.*

<sup>34</sup> Les hommes d'affaires s'inquiètent de l'exigence de Bruxelles de les voir se conformer aux normes sanitaires et environnementales européennes pour que leurs produits puissent entrer sur le marché européen. Mal préparés à ces exigences, ils estiment qu'il s'agit là d'une barrière non-tarifaire pour compenser l'exemption des tarifs douaniers. BOAG I : " On ne peut pas éviter la concurrence mondiale ", *al-Ahram Hebdo*, 7/4/2001.

<sup>35</sup> Cette question est développée dans la 2e partie de ce chapitre (*infra* : II).



ont longtemps considéré leur emploi comme acquis, tandis que la baisse des subventions aux produits de première nécessité risque d'aggraver encore la situation des plus précaires.

L'Etat a donc intérêt à résister pour assurer son autonomie et sa légitimité. G. Kebabdjian<sup>36</sup> rappelle à ce propos, et plus généralement, que sous l'effet de la double contrainte de la globalisation externe et de la préservation des compromis sociaux, les marges de manœuvre sont pourtant faibles pour les gouvernements élus.

Aussi, la lenteur de la mise en œuvre des réformes en Egypte indique-t-elle une résistance passive, un moyen d'ajourner les réformes critiques pour retarder des mesures provoquant l'instabilité sociale. Si l'Etat semble parfois se soumettre aux pressions mondiales de libéralisation du marché en sacrifiant les classes moyennes et défavorisées, à d'autres moments, il résiste parfaitement à ces pressions, prenant en considération le niveau de vie de ces classes et les risques de déstabilisation politique que pourrait engendrer leur appauvrissement (YASSIN S., 1996, p. 25).

Ces pressions internes ne suffisent toutefois pas à enrayer un processus qui s'impose compte tenu de l'urgence à combler le déficit de la balance extérieure et le risque de faillite dont il est porteur. L'irritation du F.M.I. à l'égard du « mauvais élève » égyptien le pousse, en 1994-95, à remettre en question l'annulation de la troisième tranche de la dette<sup>37</sup>. Cette menace est probablement à l'origine du remaniement ministériel de 1996. Le Premier ministre nouvellement placé à la tête du gouvernement, Kamal al-Ganzouri, accélère les réformes dans les secteurs suivants : réduction du déficit budgétaire, libéralisation financière, du commerce extérieur et restructuration des entreprises publiques. Toutefois, l'opposition généralisée aux privatisations l'incite à retarder leur mise en œuvre<sup>38</sup>. On assiste alors au passage d'une résistance passive à la pénétration du capital étranger à son acceptation mesurée. L'Etat s'était assuré un rôle incontournable pendant la période d'économie planifiée, qui s'est poursuivi après l'*infitâh* à travers les liens entre les secteurs public et privé. Il utilise cet héritage pour mettre en place des mécanismes de contrôle lorsqu'il adhère au système de développement capitaliste et met l'appareil d'Etat au service du capital international. « L'Etat peut concourir simultanément à renforcer l'insertion dans l'économie mondiale capitaliste, et à servir d'écran à certaines manifestations les plus brutales de la pénétration étrangère. Il imprime, de ce fait, une certaine inflexion aux modalités par lesquelles se réalise la domination impérialiste » (SIGNOLES P., 1985, p. 874).

Le désengagement de l'Etat s'assortit donc de moyens de pression et de contrôle. Il accroît son rôle de régulateur entre les exigences des normes externes et la pression de groupes internes de plusieurs manières :

- en tentant de maintenir des subventions à la consommation, quel que soit l'état de son budget,

<sup>36</sup> KEBABDJIAN G. (1998) : « Analyse économique et mondialisation : six débats », *Cahiers du GEMDEV : Regards croisés sur la mondialisation*, n° 26, juin, pp. 63-83.

<sup>37</sup> Les mécanismes de contrôle et les sanctions du FMI ont été améliorés au fur et à mesure que les contournements prenaient des formes variées.

<sup>38</sup> VERNIER M.-F. (1999), *op. cit.*, p. 374.

- en s'efforçant de garder un certain contrôle sur les transformations en cours dans le secteur privé. Dans ce but, le gouvernement place ses propres représentants au plus haut niveau du Fonds Social de Développement, organisme créé en 1991 pour accompagner l'ajustement structurel, qui décide de l'allocation des fonds provenant de la Banque Mondiale<sup>39</sup>. L'Etat fait bénéficier ses entreprises privées d'un Programme de modernisation de l'industrie financé par l'Union Européenne qui engage la réforme du contexte administratif légal, prévoit le financement d'actions menées par les associations d'hommes d'affaires égyptiens et organise l'assistance technique à 5 000 P.M.E.

- le gouvernement revendique son devoir vis-à-vis des travailleurs menacés de licenciement : les acheteurs potentiels d'une entreprise publique doivent négocier les conditions de la privatisation et la protection de la main-d'œuvre; toutefois, ajoutées à la faible rentabilité des entreprises égyptiennes, ces mesures expliquent la difficulté à trouver des acquéreurs (VERNIER M.-F., 1999, p. 389).

- l'Etat s'arrange parfois pour contourner les mesures inscrites dans les accords signés lors de leur mise en application : ainsi, après s'être engagée à respecter les droits de douane fixés dans le cadre de l'OMC, l'Egypte a compensé la suppression des droits sur les textiles par une barrière non tarifaire<sup>40</sup>.

En définitive, l'Etat intervient comme un régulateur en se plaçant comme intermédiaire obligé entre la population, les industriels et commerçants nationaux et les organisations internationales. Il accompagne le changement en dosant, dans la mesure du possible, les mesures à prendre et en imposant sa participation, de façon à conserver un rôle stratégique pour les orientations nationales (LEVALLOIS A., VERNIER M.-F., p. 57). D'après J. Coussy, la résistance de l'Etat à l'ajustement conduit à la « réinvention de l'Etat »<sup>41</sup> : le nouveau rôle de l'Etat se construit au fur et à mesure que se déroulent les négociations continues entre lui et les instances internationales.

« La mondialisation est un défi aux formes de solidarité nationale intérieure et à la figure du *welfare-state* prise par l'Etat-Nation »<sup>42</sup>. D'une part, les transformations induites par les réformes remettent en cause la solidarité nationale en modifiant le système de la redistribution étatique - le maintien d'une solidarité suppose, d'après la théorie économique, un transfert des gagnants vers les perdants; or les gagnants peuvent avoir le pouvoir de s'opposer à la redistribution. D'autre part, l'intervention publique est en difficulté à partir du moment où l'Etat et les groupes sociaux bénéficiant des anciens mécanismes redistributifs se refusent à réformer fondamentalement le système. Il s'avère

<sup>39</sup> Le directeur général et le conseil d'administration de cet organisme égypto-étranger sont nommés par le Premier ministre égyptien.

<sup>40</sup> Par exemple, le Ministère du Commerce et de l'Approvisionnement exige que les importations ne soient acceptées qu'en provenance de leur pays d'origine et accompagnées d'un certificat d'origine. LEVALLOIS A., VERNIER M.-F. (2000) : Egypte, Perspectives 2, *Nord Sud Export*, p. 19, ouvrage désormais désigné NSE.

<sup>41</sup> COUSSY J. (1994) : « Les ruses de l'Etat minimum », in BAYARD J.-F. (*ss dir.*) : *La réinvention du capitalisme, les trajectoires du politique 1*, Karthala, Paris, pp. 227-248.

<sup>42</sup> KEBABDJIAN G. (1998), *op. cit.*, p. 72.



justement que le système de complémentarité entre les secteurs public et privé égyptiens est tel que la refondation du rôle de l'Etat repose en partie sur le nouveau mode de relations qu'il parviendra à mettre en place avec le secteur privé national.

## II. DU PUBLIC AU PRIVE : TRANSFERTS DE COMPETENCES ET CONTROLE ETATIQUE

Les nationalisations de la période nassérienne, qui touchèrent essentiellement les grandes et moyennes entreprises, avaient réduit la place du secteur privé dans l'économie nationale. Par ses mesures rigides en matière de prix et de législation du travail, cette politique aurait même poussé les entreprises privées dans l'informalité<sup>43</sup>. Depuis lors, la politique d'ouverture économique engagée dans les années 1970 et les transformations adoptées dans le cadre de la libéralisation accrue des années 1990 ont fait en sorte que le secteur privé occupe une place accrue sur la scène nationale.

Les entreprises privées ont en effet bénéficié de l'*infitâh* qui leur a permis de s'associer à des capitaux étrangers et publics et leur a autorisé l'accès aux prêts bancaires. Les grandes et moyennes entreprises privées ont alors concentré leurs investissements dans quelques activités : textile, chimie, verre, matériaux de construction et sidérurgie. Malgré les obstacles qui restreignaient encore son activité<sup>44</sup>, le secteur privé a néanmoins fait preuve de dynamisme : sa contribution à la valeur ajoutée dans l'industrie a rejoint celle du secteur public en 1986-87 et la valeur de ses investissements a dépassé celle du secteur public en 1990-91<sup>45</sup>. Cette progression s'explique par le fait que, même si aucune politique industrielle n'a été véritablement mise en place, le secteur privé a bénéficié de la politique redistributive de l'Etat et de son effort dans les infrastructures. L'Etat s'est aussi efforcé d'accompagner et de soutenir le secteur privé en s'associant à lui.

Les transformations liées à la mondialisation et à l'adoption du modèle libéral conduisent à la redéfinition des rapports entre les entreprises et l'Etat. En effet, certains acteurs privés internationaux saisissent l'opportunité qui leur est offerte par les réformes en cours, notamment les privatisations, de passer « par dessus » l'acteur national pour s'adresser directement à l'échelon du local. Cette conséquence de la dynamique et des formes de la mondialisation pousse, dans certains cas, à « la constitution d'une bourgeoisie locale dont l'essor [s'effectue] dans une alliance inégale avec le capital international » (SIGNOLES P., 1985, p. 873). Pour étudier ces transformations en cours dans la société égyptienne, il convient avant tout de saisir le positionnement des hommes d'affaires égyptiens vis-à-vis de l'Etat.

<sup>43</sup> D'après une étude de la Banque mondiale : WORLD BANK (1994) : Private Sector development in Egypt. The status and the challenges. Le Caire, 43 p., p. 2.

<sup>44</sup> Absence de visibilité sur les politiques macro-économiques, complexité du système législatif (loi du travail), du système réglementaire (barrières à l'entrée sur le marché par exemple), du système bureaucratique et du système judiciaire. WORLD BANK (1994), *op. cit.*

<sup>45</sup> VERNIER M.-F. (1999), *op. cit.*, p. 338.

Les conditions de la constitution de la bourgeoisie égyptienne expliquent les liens étroits qui existent entre certaines branches de cette bourgeoisie et l'Etat et permet de comprendre les implications de la symbiose entre les secteurs public et privé. Ce rapprochement est d'autant plus important à saisir qu'il permet d'expliquer le rôle que l'Etat s'attribue dans les transformations en cours, et en particulier sa lenteur à engager les privatisations exigées par les organisations internationales. En se déchargeant de ses prérogatives dans le domaine économique, il fait en sorte de placer les acteurs privés nationaux en position de force pour qu'ils puissent entrer en compétition avec le système international. L'Etat s'octroie ainsi un certain contrôle sur la nature et l'activité des acteurs privés propulsés au premier rang de la force économique nationale.

#### A. L'émergence des acteurs privés

La reconstruction et l'aménagement de la zone du canal de Suez, qui interviennent dès 1974, soit au début de la politique d'ouverture économique, doivent en principe illustrer le nouveau rôle attendu du secteur privé; pourtant, c'est encore le secteur public qui est le principal responsable du développement - tout au plus s'associe-t-il pour ce faire à des entreprises mixtes et privées, égyptiennes ou étrangères. Par contre, dans la seconde phase d'aménagement, celle de la fin des années 1990, le secteur privé devrait dorénavant financer 75% des coûts de l'aménagement; il est sollicité aussi bien pour les infrastructures que dans le processus d'aménagement lui-même (les promoteurs privés prennent en charge la planification, l'équipement et la gestion de zones d'activités). Ce revirement majeur revient à faire financer l'intégration au système-monde par les entreprises internationales et nationales, en faisant appel au système de la concession, alors qu'elle était assumée, dans les années 1970, par l'Etat, assisté par les aides directes de nombreux pays. Ce relatif désengagement de l'Etat procurerait, d'après certains hommes d'affaires interrogés, un gain en matière de crédibilité pour les projets censés faire l'apologie de la libéralisation, tels que les zones franches<sup>46</sup>.

L'Etat ne mobilise pas seulement les investisseurs privés nationaux : il a également recours au capital étranger, notamment sous forme de partenariats et de privatisation - ce qui recadre l'intervention du secteur privé dans le contexte plus général de l'intégration à l'économie mondiale. « Tout se passe comme si l'Etat, en se retirant progressivement - en tant qu'investisseur - du champ de bataille économique, envoyait à sa place, et en première ligne, l'infanterie de ses petits entrepreneurs », pour reprendre la métaphore guerrière d'André Métral<sup>47</sup> au sujet de la Tunisie. Encore faut-il préciser que les investisseurs mobilisés en Egypte ne sont pas de « petits entrepreneurs », mais plutôt les plus grands groupes industriels récemment constitués grâce aux avantages accordés par l'*infitâh*. Ils deviennent les « nouveaux » acteurs privés du processus d'aménagement, et certains d'entre eux sont conviés aux réunions du comité de

<sup>46</sup> Cf. *infra* : Chapitre 6.

<sup>47</sup> A. METRAL (1996) : « De l'homo-œconomicus » au « district industriel » : destin de l'entrepreneur tunisois », *Correspondances* n°43, déc.1996, IRMC-Tunis, pp.9- 14.



coordination du projet national pour le Sinaï et le canal de Suez au sein du ministère de la Planification. Ils cohabitent avec différents segments de la bourgeoisie - dont ils sont parfois issus -, formés soit des cadres de l'administration - la bourgeoisie d'Etat -, soit des anciennes familles de grands propriétaires terriens - la bourgeoisie traditionnelle<sup>48</sup>.

### *1. Les nouveaux hommes d'affaires issus de l'infitâh*

Dans l'Égypte actuelle, une poignée d'entrepreneurs, constituée de la progéniture de quelques familles aisées, « parade en tête du pays, avec la confiance, le succès et une partie de la philanthropie des barons de l'acier et du transport américains du XIXe siècle »<sup>49</sup>. Cette nouvelle génération d'hommes d'affaires, généralement formée à l'étranger, s'est engagée directement dans les affaires après l'*infitâh* et est parvenue à se hisser au premier rang des industriels égyptiens.

Ils sont issus de familles dans lesquelles le père occupait un emploi de cadre d'entreprises publiques ou de haut fonctionnaire, certains d'entre eux ayant pu posséder leur propre entreprise de commerce avant la période des nationalisations (1961). « Le fils produit et innove, alors que le père était l'agent d'un concessionnaire étranger, un personnage officiel, un officier de l'Armée ou un magnat de la construction »<sup>50</sup>. Cette ascendance illustre la nécessité de détenir des connexions avec le pouvoir ou avec le capital étranger pour réussir à construire un « empire industriel » dans le secteur privé. La plus utile des relations est souvent l'un ou l'autre des deux fils du Président Moubarak, en particulier le plus jeune, Gamal, banquier en investissement, qui aurait su persuader son père de « lâcher la bride » aux entrepreneurs.

La réussite exceptionnelle de certains d'entre eux leur a permis de constituer de véritables conglomérats appartenant à leur famille et dirigés par elle. Citons-en quelques-uns qui se sont investis dans les méga-projets du canal de Suez et que nous retrouverons par la suite<sup>51</sup> :

- Ahmed Ezz est passé des céramiques aux aciers spéciaux. Son entreprise progresse rapidement et distance la Compagnie Nationale de l'Acier. Il exporte un tiers de sa production.
- Ahmed Bahghat, fils d'un ingénieur et cadre du secteur public, a abandonné la physique pour faire fortune dans l'électroménager, l'électronique, les télécommunications et, plus récemment encore, en aménageant le parc d'attraction *Dreamland*,
- Ibrahim Kamel, ancien professeur d'université, fils d'un importateur de textiles, est passé des huiles aromatiques et savons à une industrie plus lourde : des avions fabriqués en Russie et équipés de moteurs Rolls-Royce.

<sup>48</sup> Pour une étude des hommes d'affaires et de leurs rapports avec l'Etat, voir GOBE E. (1999) : *Les hommes d'affaires égyptiens. Démocratisation et secteur privé dans l'Égypte de l'infitâh*, Karthala, 290 p.

<sup>49</sup> « Egypt Survey », *The Economist*, march 20th 1999, p. 6.

<sup>50</sup> *idem.*

<sup>51</sup> Cf. *infra* : Chapitre 6.

- Les trois frères Sawiris, dont le père eut son rôle dans la Libye pré-révolutionnaire, puis établit des liens avec la Sécurité aux Etats-Unis, avant de rentrer en Egypte pour monter une entreprise de construction. Les trois frères ont élargi l'empire familial, dont les activités s'étendent de la construction (*Orascom*) et la téléphonie mobile à la conception de stations touristiques fastueuses, et, plus récemment, à la fabrication de vin à partir de concentrés de raisins importés, un vin destiné au marché des classes moyennes, car pour celles-ci le vin importé est trop lourdement taxé et le vin fabriqué localement passe aussi bien qu'un sirop pour la toux.

Cette nouvelle génération d'hommes d'affaires émerge, dans les années 1990, parallèlement ou au sein même d'une bourgeoisie qualifiée de « parasitaire » par R. Springborg, parce qu'elle a bénéficié, à la faveur de l'*infitâh*, du recyclage des diverses rentes. Cette bourgeoisie regroupe les entrepreneurs « qui ont gagné l'accès aux ressources d'Etat et ceux qui, au sein de l'appareil d'Etat et/ou de l'élite politique, ont rendu un tel accès possible, et qui, ni les uns ni les autres, n'ont intérêt à changer le système dans la mesure où la captation des ressources de l'Etat, combinée avec un contrôle monopolistique ou oligopolistique des marchés, leur garantit de substantiels profits »<sup>52</sup>.

Les nouveaux hommes d'affaires, tout comme la bourgeoisie parasitaire, prennent souvent appui sur d'anciens cadres du secteur public (auxquels les relient des liens familiaux ou amicaux), qui leur permettent de bénéficier d'un atout particulier, à savoir leurs relations au sein de l'administration et l'accès aux hautes sphères de la bureaucratie. Ces cadres ou bureaucrates qui tirent leur pouvoir de leur position au sein de l'appareil d'Etat constituent la bourgeoisie d'Etat.

Cette bourgeoisie d'Etat, constituée à la suite des nationalisations de la période nassérienne, composée des officiers de l'Armée, des hauts fonctionnaires de l'Administration et des cadres de l'Union Socialiste Arabe, a acquis un pouvoir considérable, car elle contrôlait une part notable des recettes nationales et se trouvait être le client privilégié de l'Etat. Elle s'est orientée vers le secteur privé au moment de l'*infitâh*, en participant à la constitution de sociétés mixtes entre le secteur public égyptien et des firmes étrangères ou des capitaux locaux. Pour s'assurer une retraite confortable, le président d'une société publique s'engageait à créer une filiale privée de cette société qu'il pouvait diriger par la suite, en s'assurant ainsi un meilleur salaire et de nombreux avantages<sup>53</sup>. « La transformation du capital bureaucratique en capital privé, assurant la propriété des moyens de production et se transmettant par héritage, est un moyen rationnel d'ascension sociale » (GOBE E., p. 67), permettant ainsi à cette bourgeoisie de préserver sa position sociale. Toutefois, les hommes d'affaires issus du secteur public ont peu investi dans les activités industrielles, car ils étaient des néophytes

<sup>52</sup> SPRINGBORG R. (1989) : *Mubarak's Egypt : Fragmentation of the political order*, Westview Press, p. 82, traduit de l'anglais par A. Roussillon (1996), p. 95.

<sup>53</sup> On retrouve dans cette catégorie d'anciens ministres et des cadres militaires. cf. GOBE E. (1999), *op. cit.*, p. 67.



en la matière, même s'ils avaient déjà été impliqués dans des projets industriels au sein des entreprises du secteur privé. Cela explique, selon E. Gobe, « une certaine aversion pour la prise de risque et donc une préférence pour investir dans des champs économiques assurant des rendements rapides et élevés »<sup>54</sup>, à savoir le conseil et l'import-export. Le conseil, en particulier, leur permet de mettre en valeur leur capital de relations et leurs ressources politiques pour offrir des services indispensables aux investisseurs privés tels que leur connaissance de la machine bureaucratique, leur habitude des procédures et des contacts avec d'anciens collègues. Cette bourgeoisie reste encore, dans les années 1990, le client de l'Etat et ni l'*infitâh*, ni la réforme de 1991, n'ont entamé son rôle dans le système redistributif.

Toujours d'après E. Gobe<sup>55</sup>, seule une partie relativement peu nombreuse des entrepreneurs a réussi à entrer dans le monde des affaires sans bénéficier d'un passage par le secteur public ou sans être issu de la bourgeoisie traditionnelle, laquelle s'est elle-même souvent perpétuée en s'insérant dans les entreprises publiques lors de la période des nationalisations.

## 2. La réémergence de la bourgeoisie traditionnelle

Les représentants de la bourgeoisie traditionnelle, constituée d'anciens propriétaires terriens qui se sont orientés vers des activités industrielles ou commerciales d'import-export entre 1880 et 1952, ont subi de plein fouet la nationalisation de leurs entreprises à partir de 1961. Certains d'entre eux sont partis à l'étranger pour se lancer dans d'autres activités. Néanmoins, certains autres ont réussi à maintenir en partie leur activité, soit en étant placés à la tête de leur entreprise, une fois celle-ci nationalisée, soit en exerçant des fonctions de sous-traitant au service des entreprises publiques, aussi bien dans le domaine de l'import-export que dans celui du conseil, des transports ou de l'industrie. Ce faisant, ces anciens hommes d'affaires nouaient des relations avec les cadres du pouvoir et se plaçaient en première ligne des futurs partenaires. Au moment de l'*infitâh*, ceux qui avaient acquis une expérience dans le système bureaucratique ont pu en tirer parti pour établir de nouvelles affaires. Il semble cependant que ce ne sont pas les membres de cette bourgeoisie qui se sont hissés au premier rang des nouveaux investisseurs privés<sup>56</sup>.

<sup>54</sup> GOBE E. (1999), *op. cit.*, p. 66.

<sup>55</sup> GOBE E. (1999) : « Les trajectoires sociales de la nouvelle bourgeoisie égyptienne », in *Les entrepreneurs arabes, Cahiers de l'Orient*, n°55, pp. 91-109.

<sup>56</sup> On aurait pu s'attendre à ce que les familles détentrices de grandes propriétés agricoles, immobilières ou industrielles pendant les années 1940 ou 1950, aient les avoirs financiers et les connaissances techniques ainsi que l'expérience des affaires leur permettant de retrouver une situation privilégiée avec l'*infitâh*. Cependant, les enquêtes réalisées par E. Gobe et son analyse du travail de Sâmiya Sa'id Imâm relativisent l'hypothèse selon laquelle cette bourgeoisie aurait retrouvé ses positions d'avant la nationalisation avec l'*infitâh*. GOBE E. (1999), *op. cit.*, pp. 63-64.

Malgré la nationalisation du commerce extérieur, un secteur privé commercial a pu perdurer<sup>57</sup> en se positionnant comme l'intermédiaire des sociétés publiques. Celles-ci s'étant en effet souvent avérées incapables de remplir leur nouveau rôle, se virent dans l'obligation de sous-traiter certaines activités au secteur privé. La profession de consultant resta autorisée dans les années 1960, même si elle constituait parfois un simple paravent pour continuer à faire de la représentation étrangère. Les représentants de l'ancienne bourgeoisie port-saïdienne que nous avons interrogés s'inscrivent dans ce cadre. Le secteur des PME industrielles a lui aussi prospéré à l'ombre des nationalisations (qui avaient fait de la taille de l'entreprise le critère de nationalisation), surtout en bénéficiant d'un marché intérieur très protégé. Les avoirs accumulés pendant les années 1960-70 ont pu être utilisés pour assurer leur expansion après le début officiel de l'*infitâh*. Les consultants et sous-traitants touchaient de grasses commissions dont une part revenait aux fonctionnaires du secteur public, alimentant des relations de « symbiose entre les fonctionnaires au salaire fixe et les entrepreneurs privés aux perspectives d'investissements rentables et illégaux »<sup>58</sup>.

On peut relever un parcours familial « idéal » qui schématise le modèle de l'entrepreneur égyptien sur trois générations par le triptyque propriétaire terrien, haut fonctionnaire, homme d'affaires. Mais, bien entendu, il s'agit là de catégories construites pour simplifier la réalité qui est souvent plus complexe. Ce qui frappe dans ce panorama des différents acteurs économiques privés, c'est leur collusion avec le secteur public, qui leur donne la capacité, après l'*infitâh*, de conquérir le marché égyptien.

## B. La symbiose public-privé

Le rapprochement entre les secteurs public et privé s'est opéré dans les années 1960, alors que l'Etat investissait largement dans les infrastructures (routes, ports, barrages, écoles, hôpitaux, logements) et sous-traitait la plupart des travaux aux PME qui avaient résisté aux nationalisations. « Les contrats pouvaient être, et étaient fréquemment alloués sur une base non compétitive avec des pourcentages, des transactions parallèles, toute une série de commissions quasi légales et des frais de manipulation qui peuvent élever la valeur d'un projet de 30 à 40% »<sup>59</sup>. Le secteur privé est devenu dépendant des fonds publics pour survivre, alors que le secteur public manœuvrait pour se positionner de manière à contrôler et bénéficier du déboursement de ces fonds. Les PME ont bénéficié des régulations mises en place par Nasser pour sa stratégie de développement autocentrée : les subventions et le contrôle des prix réduisirent le prix des matières premières incontournables (énergie, salaires, matières premières), les licences d'importations, les barrières douanières et quotas d'importations produisirent des profits

<sup>57</sup> Les entreprises exerçant leur activité dans un secteur de petites et moyennes entreprises ont échappé aux nationalisations.

<sup>58</sup> WATERBURY J. (1976) : « Public versus Private in the egyptian economy », *American Universities Field Staff Reports*, vol. 21, n°5, cité dans GOBE E. (1999), *op. cit.*, p. 56.

<sup>59</sup> SADOWSKI Y. M. (1991) : *Political vegetables ? Businessman and bureaucrat in the development of Egyptian agriculture*, The Brookings Institution, p. 101.



monopolistiques<sup>60</sup>, permettant aux entreprises de prospérer à l'ombre de l'Etat. La politique d'ouverture économique a renforcé la collusion entre les deux secteurs.

### 1. *L'infîâtâh, entre privatisation et publicisation*

La loi fondatrice de l'*infîâtâh* (loi 43 de 1974) a consacré la symbiose public-privé<sup>61</sup>. Elle autorise en effet les entreprises publiques à investir dans des sociétés mixtes, en association avec des capitaux privés nationaux ou étrangers. Ces compagnies deviennent alors juridiquement des entreprises privées, mais, du fait de leur statut mixte, elles bénéficient du soutien de l'Etat tout en jouissant d'une autonomie budgétaire qui leur permet de ne pas distribuer leurs profits et de ne pas contribuer au budget de l'Etat.

En étudiant les relations entre hommes d'affaires du secteur agricole et bureaucratie, Y. Sadowski emploie l'expression de « capitalisme des copains » (*crony capitalism*)<sup>62</sup>. Dans ce système, les bureaucrates et les hommes d'affaires s'allient en quête d'un bénéfice mutuel obtenu en influençant le mode d'intervention de l'Etat dans l'économie. Les hommes d'affaires dépendent de politiques préférentielles qui leur octroient des situations de monopole, une protection douanière très élevée, l'accès aux licences ainsi qu'à des contrats de sous-traitance avec le gouvernement.

Pour certains auteurs, il s'agit d'une « publicisation qui s'oppose à un changement radical de l'étatisme des années 1960 »<sup>63</sup>. Elle permet à l'Etat et aux entreprises publiques d'étendre leur contrôle sur le secteur privé et garantit des opérations de rente aux opérateurs qui sont à cheval sur les deux secteurs. Le flou entretenu par l'Etat sur le droit des affaires lui permet d'exercer un contrôle sur le secteur privé. Il a mis en place un système très complexe de réglementation qui lui permet de répondre aux situations qu'il considère comme menaçantes pour le pouvoir ou pour le maintien d'un monopole. La sur et sous-réglementations de ce système favorise les interprétations contradictoires de la part de la bureaucratie et crée un terrain fertile pour l'arbitraire et la corruption. C'est donc par un dispositif de tolérance que les hommes d'affaires peuvent exercer librement leur activité. Par une étude du secteur de l'import-export, cet auteur met en évidence un « système de tolérance », dans lequel « favoritisme et prédation sont les deux faces d'une même pièce » (GOBE E., 1999, p. 231).

Cet auteur explique que, pour le secteur de l'importation, une liste d'interdictions de produits est émise, mais les autorités accordent couramment des exemptions. Cela constitue une forme majeure de leur pouvoir discrétionnaire. Les grands importateurs utilisent aussi leurs relations au sein de l'appareil d'Etat pour empêcher la concurrence d'entrer sur le marché. L'Etat soutient les monopoles en jouant sur les variations de prix des importations de façon à éliminer les marginaux.

<sup>60</sup> *ibidem*, p. 102.

<sup>61</sup> C'est, d'après J. Waterbury, une logique lourde à l'œuvre dans l'*infîâtâh*, WATERBURY J. (1984) : *The Egypt of Nasser and Sadat. The political economy of two regimes*, Princeton University Press, 457 p.

<sup>62</sup> SADOWSKI Y. (1991), *op. cit.*, p. 140.

<sup>63</sup> Cf. l'économiste-libéral-égyptien GHANDOUR A. (1990), in EL-NAGGAR S. (dir.) : *Investment policies in the arab countries*, I.F.M., pp. 181-187, cité par GOBE E. (1999), *op. cit.*, p. 206.

En réaction à leur vulnérabilité face à la bureaucratie, les hommes d'affaires du secteur privé ont concentré « leur énergie sur les liens avec l'appareil d'Etat - au détriment de la recherche de rentabilité de leurs affaires - afin d'obtenir des ressources pour leurs sociétés ou pour s'assurer des marchés pour leurs produits » (GOBE E., 1999, p. 225). E. Gobe met l'accent sur le « capital social » nécessaire pour passer à travers les procédures bureaucratiques : des traitements de faveur (en matière de fiscalité, droits de douane, d'accès au terrain...) peuvent être obtenus par des négociations avec les hauts fonctionnaires du GAFI (agence chargée de l'investissement) et les différents ministères. La capacité d'accéder à des rentes potentielles établit une discrimination en faveur des grands investisseurs.

Finalement, l'ouverture économique au secteur privé s'est traduite par une « privatisation souterraine »<sup>64</sup> du secteur public, qui a touché l'industrie comme le secteur financier, et s'est souvent traduite par une « socialisation des pertes et une privatisation des profits », ce dont témoigne l'itinéraire du grand homme d'affaires Osman Ahmed Osman.

## 2. Osman Ahmed Osman ou la socialisation des pertes et la privatisation des profits<sup>65</sup>

Le meilleur représentant du chevauchement entre les secteurs public et privé est un personnage très influent dans la région du canal, Osman Ahmed Osman, qualifié de « plus puissant manipulateur des rentes étatiques dans l'Egypte d'aujourd'hui » par Y. Sadowski (1991, p. 111). Il a fondé un cabinet de consultants en ingénierie en 1949, qui est devenu la plus importante société de BTP du Moyen-Orient, *Arab Contractors*. L'entreprise a été nationalisée en 1961 par Nasser, mais la famille Osman est restée majoritaire au conseil d'administration et en a fait le centre d'un empire familial qui s'étend sur des dizaines de corporations à la tête d'entreprises privées. Son entreprise appartient légalement au secteur public, elle dispose d'un capital de 200 millions de L.E. et emploie 60 000 personnes.

Osman a vite appris à tirer des avantages de sa participation au secteur public, en bénéficiant de marchés garantis et d'inputs subventionnés. Son véritable enrichissement date des années 1970, lorsque son ami proche, Anouar al-Sadate<sup>66</sup>, accède à la Présidence et le nomme, en 1973, ministre de la Reconstruction. Il parvient en même temps à rester à la tête de son entreprise en tant que président honoraire, et à la contrôler par le biais de son frère, Hussein, qui lui succède à la présidence du conseil d'administration. Sa fonction ministérielle lui permet alors de réduire la concurrence à néant : il dissout ainsi cinq entreprises publiques de construction, arguant de leur faible rentabilité. De plus, durant la période de son ministère, soit de 1973 à la fin de 1975, aucun projet de BTP n'est approuvé sous la loi 43 (nouvelle loi qui régit l'investissement dans la

<sup>64</sup> GOBE E. (1999), *op. cit.*, p. 205.

<sup>65</sup> Titre emprunté à GOBE E. (1999), *op. cit.*, p. 209.

<sup>66</sup> Les liens familiaux renforcent leur proximité : une des filles de Sadate est mariée à un fils d'Osman.



période de l'*infitâh*), à l'exception de la firme *Misr Iran Contracting*, détenue à 75% par *Arab Contractors Investment*, filiale de l'entreprise d'Osman. Ces manœuvres lui permettent de faire bénéficier sa propre firme d'un monopole pour la reconstruction de la zone du canal de Suez, financée par les milliards de dollars des fonds américains et arabes<sup>67</sup>.

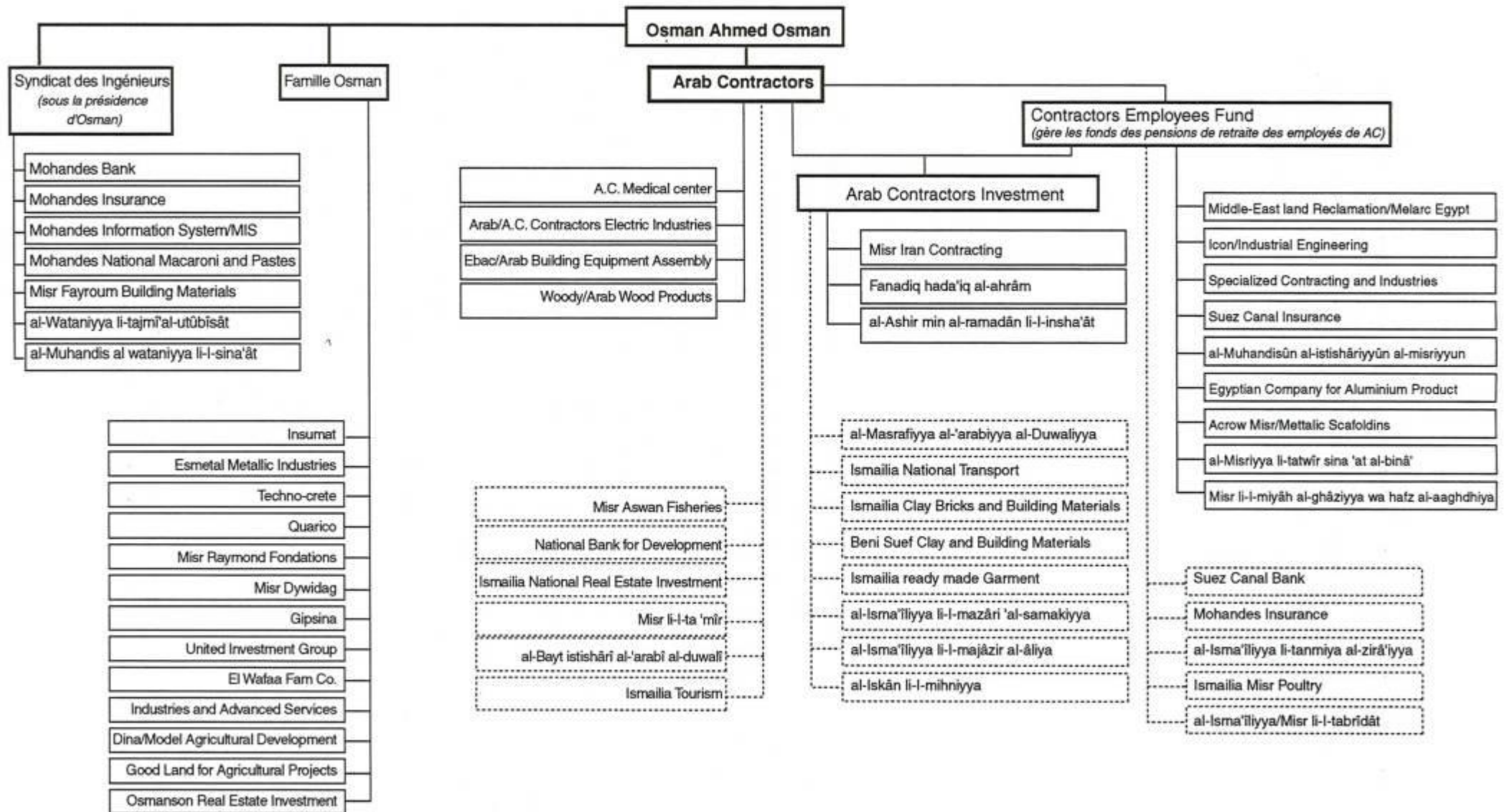
« L'urgence de la reconstruction décida que le temps manquait pour mettre les travaux en adjudication, et il revint au ministre de la Reconstruction de répartir les travaux à effectuer sans passer par cette formalité. Et, bien entendu, le ministre de la Reconstruction était Osman Ahmed Osman, qui était ainsi dans la position confortable de pouvoir assurer des contrats à ses sociétés et de décider de leurs modalités de paiement » (HEIKAL M., 1983).

A la suite de ce « coup », Osman construit un immense empire centré sur la zone du canal<sup>68</sup>. En s'appuyant sur deux filiales de *Arab Contractors* (*Arab Contractors Investment* et *Arab Contractors Employees Fund*), Osman crée une multitude d'entreprises mixtes (capitaux publics et privés) qui acquièrent un statut privé tout en bénéficiant du support de l'Etat (cf. Fig. 45). Son empire s'accroît avec la constitution d'entreprises privées par le Syndicat des ingénieurs - qu'il préside à partir de 1979 - et par divers membres de sa famille, depuis le début officiel de l'*infitâh*. Cette diversification lui permet de continuer à bénéficier des contrats publics, même après la mise en place de procédures d'adjudication des projets rendue incontournable à la suite de l'intervention de l'USAID et de la Banque Mondiale dans le circuit de financement. Ses secteurs d'activité sont très variés : BTP, agriculture et agroalimentaire, tourisme, transport, banque et industrie en amont du BTP. Les entreprises industrielles dans lesquelles *Arab Contractors*, *Arab Contractors Investment* et *Arab Contractors Employees Fund* détiennent une participation se situent en amont de l'activité de la société-mère et sont ses principaux fournisseurs. Les prix de transfert pratiqués défavorisent systématiquement l'entreprise publique.

<sup>67</sup> Cette situation par laquelle un dirigeant de l'entreprise familiale se trouve en position de contrôler à la fois la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage se reproduit en 1993, lorsque Mohamed Hassaballah, neveu d'Osman Ahmed Osman, devenu président d'*Arab Contractors* au début des années 1990, est nommé ministre de l'Habitat et des Services Publics. Malgré sa démission de l'entreprise publique (dont la présidence revient à Ismaïl Osman, autre neveu d'Osman), ce rapprochement illustre encore le lien étroit entre secteurs public et privé.

<sup>68</sup> En 1976, Osman Ahmed Osman démissionne de son poste de ministre suite à des « harcèlements en tant que personnage officiel ». HEIKAL M. H. (1983) : *L'automne de la colère*, Ramsay.

Figure 45 : L'empire d'Osman Ahmed Osman en 1994



Note : Les traits pleins indiquent que les sociétés ont été créées par Arab Contractors, le syndicat des ingénieurs ou d'autres membres de la famille Osman.

Les pointillés indiquent qu'il s'agit des sociétés à la création desquelles Arab Contractors a participé.

Source : Divers tableaux extraits de GOBE E. (1999), dressés à partir du Kompass Egypt 1994. Lorsque le nom de la société est introuvable en anglais, l'auteur l'a transcrit de l'arabe.



Le cas de la construction du tunnel '*Ahmed Hamdî* (réalisé sous le canal de Suez au nord de Suez) illustre le principe de « socialisation des pertes et privatisation des profits » caractéristique de l'imbrication des secteurs public-privé.

Les travaux ont été confiés par l'entreprise publique *Arab Contractors* directement à la société *Esmetal*, société privée de construction et d'assemblage de pièces de métal pour des constructions préfabriquées, fondée en 1976 par plusieurs membres de la famille Osman : Mohamed Hassaballah, neveu d'Osman, son frère Samih Hassaballah et Ismaïl Osman, autre neveu d'Osman. Finalement, le prix payé à la société *Esmetal* par l'entreprise publique pour la réalisation du contrat s'est élevé à 300% de l'offre initiale (passant de 31 à 105 millions de LE en 1980)<sup>69</sup>. Quelques années après l'ouverture du tunnel, on s'apercevait qu'il n'était plus étanche ! Avec l'arrivée au pouvoir du président Moubarak et la série de scandales qui ont entaché l'entreprise *Arab Contractors* parmi d'autres, Osman ne bénéficie plus du soutien du chef de l'Etat. Le gouvernement porte plainte pour vice caché et faute professionnelle. L'indemnité de 30 millions de L.E. qui lui est proposée semble bien dérisoire par rapport au chiffre d'affaires de l'entreprise (estimé à 2 320 millions de LE). C'est une proposition de don du gouvernement japonais pour réparer le tunnel qui permettra de débloquer la situation et fera accepter cette indemnité au gouvernement en 1993<sup>70</sup>. En 1995, après 26 mois de travaux financés et réalisés par des Japonais, pour un coût de 70 millions US\$<sup>71</sup>, le tunnel était rouvert à la circulation, à la date symbolique du 6 octobre, qui commémore la traversée du canal par l'Armée égyptienne en 1973.

Alors que les « affaires » se multipliaient dans l'Egypte de l'*infitâh*, Osman Ahmed Osman, par le biais de ses nombreuses sociétés et ses liens directs avec le plus haut niveau de la bureaucratie, s'est trouvé au premier rang des accusés. Le Parlement a abordé le problème, portant ses critiques sur la qualité douteuse du tunnel sous le Canal de Suez et d'autres constructions, ainsi que sur la mise en valeur des terres de Salhiyya<sup>72</sup>.

Nous évoquons rapidement cette dernière affaire concernant la bonification des terres à la limite de la région du canal de Suez.

La société *Middle East Company for Land Reclamation* fut créée en 1979 par Osman, avec la participation de l'américain *Pepsico*, pour mettre en valeur les terres désertiques de Salhiyya, situées entre le canal de Suez et le delta, au nord du canal d'eau douce d'Ismaïlia. Associant des entreprises locales avec les capitaux et la technologie étrangère, c'est le type même de projet encouragé par l'*infitâh*. Or, l'Etat a non seulement cédé de vastes terrains gratuitement, mais il a aussi payé la majeure part des coûts de développement en infrastructures (routes, électricité, stations de pompage, canaux...) dont l'installation était attribuée à *Arab Contractors*. Ainsi, avant même que les terres n'aient produit un seul plant, Osman réalisait des bénéfices. Malgré la technologie américaine, le rendement des terres est resté marginal car l'irrigation, qui exigeait la surélévation de l'eau douce (à 120 m du niveau du canal d'Ismaïlia), consommait beaucoup d'énergie.

Dans son plan quinquennal 1979-1984, l'Etat avait alloué 375 LE par hectare au projet; or si Osman prétendait avoir bonifié 21 000 hectares en 1984, des observateurs n'en virent qu'un tiers

<sup>69</sup> Pour d'autres projets, un appel d'offres formel était proposé à la société *Esmetal*, à des prix correspondant aux normes du marché égyptien. Voir GOBE E. (1999), p. 216 et HEYKAL M. (1983), *op. cit.*

<sup>70</sup> VERNIER M.-F. Article non publié, communiqué par l'auteur.

<sup>71</sup> *al-Ahram Hebdo*, 11/10/1995.

<sup>72</sup> Le projet de Salhiyya a été étudié par Y. Sadowski dans son ouvrage sur les liens entre les hommes d'affaires et l'Etat dans le domaine de l'agriculture. SADOWSKI Y. (1991), *op. cit.*, pp. 111-117.

effectivement réalisé. L'Agence Internationale de Développement critiqua sévèrement cette réalisation coûteuse et superflue, dont le coût serait revenu à 4 150 US\$ par hectare. Au début des années 1980, le partenaire américain *Pepsico* se désistait de l'affaire, d'une part parce qu'il n'était pas convaincu par l'achat d'équipements très coûteux par Osman, alors que celui-ci échouait à recruter un seul agronome qualifié, d'autre part parce que son partenaire égyptien le lui avait demandé. Osman pouvait ainsi conserver ses avantages suite à la décision gouvernementale, prise en 1981, de cesser de subventionner les prix de l'énergie et des fertilisants pour les *joint-ventures* intervenant dans la bonification. De nombreuses investigations ont pointé les dysfonctionnements du projet (par exemple, l'emploi de 3 000 ouvriers rémunérés par le gouvernement sans avoir pour autant achevé la construction de la plupart des usines agroalimentaires prévues). Pourtant, Osman, en bataillant ferme, réussit à obtenir d'autres financements pour les phases ultérieures du projet.

Nombreux furent les projets de bonification à grande échelle qui furent « sponsorisés » par l'Etat, alors que les fonds engloutis dans ces opérations auraient pu être utiles ailleurs. Pour Y. Sadowski, les grandes compagnies de bonification privées se sont montrées aussi habiles à exploiter les rentes distribuées par l'Etat que leurs prédécesseurs du secteur public lors des premières phases de bonification des années nassériennes.

Par ailleurs, Osman a fondé l'une des banques privées les plus influentes : la *Suez Canal Bank*, émanation de l'*Arab Contractors Employees Fund*. Cette opération montre comment le capital public a été progressivement privatisé. Quatre banques publiques (National Bank of Egypt, Banque Misr, Bank of Alexandria, Arab International Bank) et une société d'assurances publique (Misr Insurance) ont fourni 63% du capital. L'*Arab Contractors Employees Fund*, l'Autorité du canal de Suez et quelques particuliers ont souscrit le capital restant. Mais si la quasi-totalité du capital était public, la banque a acquis un statut privé, en étant régie par la loi 43 de 1974. En 1982, la *Suez Canal Bank* avait injecté des capitaux dans 41 autres banques et sociétés du secteur privé. Elle avait en particulier acquis 60% du capital de la *Mohandess Bank* (autre banque de l'empire Osman, créée par le syndicat des ingénieurs), qui forma à son tour plusieurs sociétés mixtes avec *Arab Contractors*<sup>73</sup>. Cet exemple montre bien comment s'est opérée la privatisation des fonds publics au profit de « l'empire Osman ».

Le président Moubarak a tenté de se distancier de la corruption et des dérives liées à la symbiose public-privé symptomatique de la période de l'*infitâh*.

S'il est parvenu à réduire l'influence d'Osman Ahmed Osman, il n'a pas réussi à l'éliminer, en raison de sa puissance économique et financière et de son réseau de clientèle. Les liens entre les entreprises publiques et privées impliquant la famille Osman demeurent, mais Moubarak a limité la facilité avec laquelle la famille pouvait convertir les

---

<sup>73</sup> La *Mohandess Bank* est le principal actionnaire des autres sociétés de ce syndicat et elle a entraîné ce dernier dans des opérations financières douteuses telles que le financement d'hommes d'affaires véreux qui importaient des centaines de tonnes de volaille avariée... cf. GOBE E. (1999), *op. cit.*, pp. 218-219.



ressources publiques. Les entreprises créées par le groupe à partir de 1983 sont, de ce fait désormais, entièrement privées.

Le « modèle Osman » montre que certains segments de la bourgeoisie d'affaires peuvent accumuler des richesses considérables grâce à leurs liens politiques. L'empire Osman s'est construit à l'ombre de l'Etat, et « il dépérirait probablement s'il avait à affronter la concurrence dans une économie ouverte »<sup>74</sup>. Les relations clientélistes entre les bureaucrates et les hommes d'affaires ne facilitent pas l'autonomie de la bourgeoisie, et l'intégration croissante d'hommes d'affaires dans la sphère du politique renforce le lien étroit entre eux et les pouvoirs publics.

### 3. L'entrée en politique des hommes d'affaires

En tentant de se faire élire députés, les hommes d'affaires cherchent à se rapprocher du pouvoir politique pour asseoir leur influence au sein même du Parlement qui vote les réformes qui les concernent au premier chef. Ils en profitent aussi, lorsqu'ils sont bien implantés dans une circonscription d'où ils sont originaires, pour appuyer les projets susceptibles de renforcer leur influence locale.

Lors les élections législatives de 1995, les hommes d'affaires ont fait une entrée remarquée à l'Assemblée du Peuple. Dans la circonscription de Port Saïd, Hamed al-Chenawi, propriétaire de l'hôtel-club Noras, qui s'est constitué assez rapidement une petite fortune, a été élu, ce qui lui a permis de profiter de son rapprochement avec le pouvoir central pour favoriser l'activité touristique dans le gouvernorat. Chenawi, qui préside aussi la commission touristique du gouvernorat de Port Saïd, a ainsi obtenu la possibilité de développer le front de mer par la construction d'une promenade et la reprise des travaux d'un village touristique, le *Marhaba* (travaux qui avaient cessé subitement à la suite d'une affaire de corruption) sur la plage publique<sup>75</sup>. A ses côtés, Abdel Wahab Qouta, richissime homme d'affaires, membre du Parlement depuis 1969 et directeur du club de football de Port Saïd, a été réélu.

L'arrivée des hommes d'affaires au pouvoir est une tendance nationale qui s'est confirmée aux dernières élections de 2000. Mais si le gouvernement accepte de les introduire à l'Assemblée du Peuple, leur réussite dépend toutefois du soutien qu'ils peuvent apporter au Parti National Démocratique, si l'on en croit Amr Hachem, chercheur au Centre d'Etudes Politiques et Stratégiques (CEPS) d'al-Ahram<sup>76</sup>.

D'autres exemples témoignent de l'intérêt que manifestent pour la politique les plus grands hommes d'affaires : Ahmed Ezz, le magnat de la céramique, s'est présenté dans

<sup>74</sup> GOBE E. (1999), *op. cit.*, pp. 81-82.

<sup>75</sup> Il envisageait également la transformation de l'ancien aéroport militaire en aéroport international. Malgré l'annonce de la remise en service de l'aéroport, le parlementaire est confronté à l'opposition du ministère du Tourisme qui exige des garanties de fréquentation.

<sup>76</sup> *al-Ahram Hebdo*, 4/10/2000

une circonscription rurale de Menoufiya (Sadat, dans le Delta) où il possède une usine de métallurgie, face à un autre « gros bonnet » des affaires, Ibrahim Kamel. Sadat, simple village du delta, est ainsi devenue la circonscription où s'affrontent des milliardaires. A Ismaïlia enfin, dans la première circonscription du gouvernorat, on retrouve deux autres hommes d'affaires puissants: Ahmad Abou-Zeid, ancien général et ancien chef de la majorité dans la dernière Assemblée, et Mahmoud Osman, ce dernier n'étant autre que le fils de « l'entrepreneur d'Ismaïlia », comme l'appellent les habitants, Osman Ahmed Osman - le fameux fondateur et président honoraire de la compagnie d'entrepreneurs *Arab Contractors* qui a construit la majorité des grands projets et routes de la ville d'Ismaïlia et qui soutient financièrement le club de football de la ville, *Ismaïli*, lequel est dirigé par Ismaïl Osman, le frère du candidat, actuel P.D.G. d'*Arab Contractors*. Les électeurs font confiance à ce candidat dont la famille a, selon eux, déjà beaucoup apporté à la ville.

La fondation d'un parti des hommes d'affaires avait même été annoncé en 1999 : le parti « Futur » devait rassembler les frères Sawiris (*Orascom*) et Mohamed Abou al-Enein (*Ceramic Cleopatra*). Des rumeurs annonçaient que le fils aîné du président, Gamal Moubarak, serait placé à la tête du nouveau parti. Le président avait démenti, et placé son fils à la tête du parti national, le PND, pour couper court à toute rumeur. Il n'en reste pas moins vrai que cette tentative consacre la volonté de la communauté des hommes d'affaires de défendre ses intérêts en se rapprochant du pouvoir politique, et en particulier du PND.

L'influence des hommes d'affaires au sein même de l'Assemblée du Peuple renforce les liens entre ceux-ci et la bureaucratie. Ainsi, l'alliance entre les hommes d'affaires - qui se présentent sous la bannière du PND - et les cadres du parti au pouvoir conforte les liens entre le secteur public et le secteur privé, alors même que les privatisations exigées par les instances internationales depuis 1991 étaient censées remettre en cause la symbiose public-privé.

### **C. Logique d'Etat et privatisations : une exigence des organismes internationaux qui tarde à être mise en application**

La mise en œuvre des privatisations fait partie des réformes de libéralisation économique dans lesquelles l'Égypte s'est engagée en 1991 en signant un accord avec le F.M.I. et garantit au gouvernement un soutien financier international considérable. Toutefois, l'accord de crédit est subordonné à l'avancement des réformes. Les privatisations correspondent en fait à un choix effectué sous la contrainte et l'effet de cette contrainte est perceptible dans les retards répétés à l'application de cette réforme. Les privatisations ont été très lentes. D'après M.-F. Vernier, sur les 314 entreprises publiques, seules 20 ont été privatisées entre 1991 et 1997 et 60 autres ne l'ont été que partiellement. En 1994, le F.M.I. sanctionnait le « mauvais élève » égyptien en refusant, par deux fois, de donner l'aval nécessaire à l'effacement de la dernière tranche de la réduction de la dette extérieure publique (il était prévu pour juillet 1994 selon le calendrier fixé en 1991). Cette réduction ne fut finalement accordée qu'en octobre 1996, après la



nomination d'un nouveau Premier ministre, Kamal al-Ganzouri, chargé d'accélérer les réformes. Les privatisations reprurent alors à un rythme plus soutenu, mais toujours inférieur aux prévisions - 156 entreprises ont été privatisées fin 2000 -, avant de ralentir à nouveau - seulement 13 privatisations effectuées en 2001 alors que 43 étaient prévues<sup>77</sup>.

Cette lenteur et ces hésitations s'expliquent par plusieurs raisons : certaines sont liées à des facteurs économiques et techniques, d'autres sont propres à l'opposition au sein même du gouvernement. On peut les interpréter comme une stratégie de contournement des conditions posées par les institutions internationales, un moyen de retarder l'application de réformes devenues inéluctables.

### 1. Un retard lié à des raisons « techniques »

On pourrait qualifier d'objectives certaines des raisons qui constituent un obstacle aux privatisations, parce qu'elles relèvent de problèmes techniques ou économiques :

- La faible rentabilité des entreprises publiques et le surplus de main-d'œuvre ne constituent pas des facteurs très attractifs pour d'éventuels repreneurs, même si les premières entreprises proposées à la privatisation étaient les plus performantes. L'assainissement des entreprises déficitaires est en cours<sup>78</sup>, mais l'Etat est très ferme sur la question des licenciements, car il ne veut pas voir la situation sociale s'aggraver. Or, la possibilité de licencier est, si l'on en croit les hommes d'affaires, un préalable à toute reprise<sup>79</sup>.

- Le système bureaucratique très lourd rebute particulièrement les investisseurs étrangers, alors que les investisseurs égyptiens tendent à utiliser leurs relations avec les hauts fonctionnaires pour faire avancer leur dossier. L'autorité publique chargée de favoriser l'investissement, le GAFI (*General Authority For Investment and Free Zones*), a une fonction qui, pour être purement réglementaire, n'en est pas moins très étendue<sup>80</sup>. Son personnel reste marqué par des décennies de politique industrielle étatique, fondée sur la protection douanière, et manque de formation. D'après la Banque mondiale, il s'agit purement et simplement d'une agence de contrôle<sup>81</sup>, qui n'agit aucunement dans le but de promouvoir l'Egypte, d'aider les investisseurs déjà installés ou de cibler de nouveaux investisseurs. Cette agence gouvernementale peut être comparée à celles qui sont « issues du démembrement des services administratifs qui étaient, avant le grand retournement de la libéralisation, en charge de la sélection suspicieuse des dossiers d'investissements. Les habitudes de comportement n'ont pas toujours suivi l'évolution décidée au sommet de la hiérarchie, ce qui ne favorise guère la substitution à une attitude de contrôle et de commandement d'une attitude " marketing " de service des investisseurs et d'efficacité des

<sup>77</sup> *Menareport*, May 10, 2001, et *al-Ahram Hebdo*, 23/01/2002.

<sup>78</sup> Les entreprises publiques ont été placées sous la tutelle de holdings qui ont pour fonction d'assainir leur situation financière et ont la capacité d'amorcer la privatisation.

<sup>79</sup> Résultat d'une enquête de E. Gobe, menée auprès des hommes d'affaires égyptiens, GOBE E. (1999), *op. cit.*, p. 201.

<sup>80</sup> Son approbation est nécessaire pour de multiples activités : accroissement ou rapatriement du capital, expansion des projets existants, changement dans la gamme de produits ou démarrage de nouvelles productions, importation d'inputs dans un projet existant (chaque chargement doit être approuvé individuellement pour obtenir un certificat de douane). EUROMED : *Investment in Egypt*, 2000.

<sup>81</sup> WORLD BANK (1998): *Egypt in the global economy : strategic choices for savings, investments and long term growth*, Washington D.C. World Bank, March, p. 39. Notre expérience personnelle de cette administration nous conforte dans l'idée que le contrôle reste la fonction principale du GAFI et que la culture du secret y est toujours véhiculée par son personnel : la suspicion de l'assistante du Directeur, l'avait poussée à ordonner aux directeurs des zones franches des trois villes du canal de nous fermer leur porte en 1996. Un léger changement d'attitude poussait la même assistante à nous renvoyer sur le site Internet officiel du ministère de l'Information en 1999.

interventions » (MICHALET C.-A., 1999, p.87). Le GAFI est, en effet, loin de fournir les services d'une véritable agence de promotion des investissements, qui serait seule en charge des activités de promotion dans le pays, disposant d'une flexibilité opérationnelle pour associer acteurs privés et publics, et qui serait reconnue indiscutablement comme telle par le monde des affaires.

Un autre organisme joue en partie ce rôle au sein du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : l'EITP (Egyptian International Trade Point). Il dispose de bases de données sur les douanes, les transports, les assurances, les lois et les incitations commerciales et fournit un service de promotion commerciale des biens et services. L'EITP repère les opportunités commerciales pour les hommes d'affaires et les transmet aux entreprises intéressées. Son fonctionnement passe par sa présence dans divers réseaux de télécommunication (Internet, G.T.P.Net, Iatian ...) qui lui permet de participer à des forums. Une agence locale est implantée dans la Chambre de Commerce de Port Saïd pour faire la promotion du projet de *hub* et de zone industrielle d'exportation de cette ville. Elle intervient aussi bien dans la phase de conception du projet que dans son suivi :

- pendant la mise en œuvre du projet, elle organise la promotion locale et internationale du projet dans son ensemble; la promotion des ventes de terrains exploités par les compagnies de développement auprès des entreprises industrielles et commerciales; la fourniture d'informations sur les lois et le commerce local pour les compagnies internationales et nationales qui sont intéressées par une implantation de leurs activités à Port Saïd Est.

- après l'établissement du projet : elle diffusera l'information sur les opportunités commerciales d'importation des matières premières et d'exportation de la production; mettra en relation les services portuaires et les importateurs et exportateurs égyptiens; et organisera la promotion du tourisme local et international dans la zone.

Cette agence offre l'avantage de centraliser la diffusion des informations législatives et commerciales nécessaires à l'investissement. Il manque cependant toujours un interlocuteur unique qui assurerait le relais entre les investisseurs et l'organisme réglementaire incontournable qu'est le GAFI.

## ***2. La volonté de préserver le rôle de l'Etat : une contrainte forte***

La politique de privatisation, juridiquement permise par la loi n°203 de 1991, a deux conséquences possibles qui expliquent l'hésitation du gouvernement à la mettre en œuvre : l'abandon d'un projet social en faveur d'un objectif de profit et l'autonomie renforcée des entreprises vis-à-vis de l'Etat<sup>82</sup>. La loi a d'ailleurs été rédigée avec « une subtilité probablement destinée à lui permettre de franchir plus aisément la barrière d'un Parlement aux tendances dirigistes »<sup>83</sup>.

<sup>82</sup> VERNIER M.-F. (1999), *op. cit.*, p. 310

<sup>83</sup> BLIN L. (1991), *Chronique économique, Egypte/Monde-Arabe*, n°8, p. 272.



La résistance qui s'exerce tant au sein du gouvernement que de la classe politique vis-à-vis des privatisations, alimente un débat dans lequel la presse, les économistes, les hommes politiques et les syndicats commentent la remise en cause du mode de régulation économique et social édifié sous Nasser et conservé jusque-là. Les critiques visent l'abandon du projet social et l'abdication de l'Etat face au capital international. Pour Hussein Adb-al-Raziq, représentant du parti d'opposition du Rassemblement et rédacteur en chef de la revue « La gauche », les privatisations n'ont pour effet que l'aggravation de la crise sociale et économique, par l'augmentation du chômage et l'installation de la corruption<sup>84</sup>. Le gouvernement est aussi accusé de brader les entreprises publiques et de mettre ainsi le pays sous le contrôle du capital étranger<sup>85</sup>.

Lui-même conscient de cette menace, le gouvernement a délimité le domaine des privatisations. Il en a exclu certains secteurs d'activités - l'industrie du tabac, la production militaire et l'armement - ainsi que les projets situés dans la péninsule du Sinaï qui ne sont pas reliés à l'exploitation pétrolière, gazière ou minière. Pour ces derniers, l'approbation peut se faire au cas par cas, mais, pour des raisons de sécurité nationale, seules les entreprises dont le capital est à majorité égyptien peuvent être approuvées. Dans les faits, le développement de stations touristiques internationales sur la côte Est du Sinaï (à Charm al-Cheikh en particulier) montre que ce principe est soumis à de nombreuses dérogations : de plus en plus d'hôtels-clubs sont financés par des capitaux étrangers<sup>86</sup>. De plus, les groupes étrangers ne peuvent acquérir des sociétés qui exercent dans le commerce et l'importation, la gestion, les agences de navigation, les services d'arrimage et aéroportuaires<sup>87</sup>. Ces limitations, inscrites dans la loi de 1991, devaient être levées l'année suivante. Selon les secteurs, l'interdiction a été levée plus ou moins tardivement et complètement. Une partie du secteur public reste exclue des privatisations : banques, compagnies d'assurances, entreprises nationales dites « stratégiques » telles que l'Autorité du canal de Suez, la compagnie aérienne nationale Egyptair ou la Compagnie nationale d'exploitation pétrolière. Seule une participation privée partielle a été autorisée dans les banques et les assurances, en 1998. Ainsi, la confusion entretenue permet-elle au gouvernement d'exercer un contrôle au cas par cas, sans alerter l'opinion publique.

L'argument de la sécurité nationale, invoqué pour limiter aussi bien le champ des privatisations que la participation des investisseurs étrangers, répond à un souci majeur de la société, relayé et amplifié par les partis d'opposition. Des rumeurs persistantes qui annoncent la future privatisation de l'Autorité du canal de Suez font régulièrement l'objet de démentis très fermes de la part du gouvernement. En mai 1998, le Comité des transports et communications de l'Assemblée du Peuple, furieux contre la rumeur

<sup>84</sup> CHEVRE M. (1998), p. 38.

<sup>85</sup> Encore une réminiscence de l'épisode historique de 1882, lorsque la maîtrise du canal de Suez aboutit à la colonisation britannique.

<sup>86</sup> Voir SANMARTIN O. (1998), *op. cit.*, p. 500-501.

<sup>87</sup> Euromed Business Law, Regulation and Taxation.

alléguant la prétendue décision gouvernementale de privatiser le canal, exprimait sa certitude que le canal est « la plus sacrée des choses sacrées en Egypte » et que toute tentative de privatisation serait considérée comme un acte de trahison<sup>88</sup>. D'autre part, en exigeant un capital à majorité égyptien dans les domaines précités, l'Etat s'efforce de promouvoir la participation des acteurs privés nationaux aux côtés des investisseurs étrangers, limitant ainsi le risque de mettre le pays sous la coupe du capital étranger, au moins dans les secteurs dits « stratégiques ».

Derrière le discours du chef d'Etat sur la nécessité des privatisations, les réserves de certains membres du gouvernement ont abouti à l'abandon de certaines privatisations. C'est notamment le cas dans le secteur des installations portuaires : la décision de privatiser certaines installations (notamment les sociétés exploitant les terminaux à conteneurs) a d'abord été limitée à une partie du capital, puis abandonnée. Au-delà de la justification officielle qui insiste sur le caractère stratégique de ces installations, les dissensions internes et la mauvaise volonté de certains membres du gouvernement pourraient bien expliquer l'abandon des privatisations engagées, alors même que deux nouveaux ports entièrement privés sont en cours d'installation aux débouchés du canal de Suez. L'ancien ministre des Transports, Soliman Metwalli, connu pour être très réticent à la libéralisation et en particulier à la présence d'investisseurs étrangers, a laissé prendre du retard au dossier des privatisations dans les transports. Son ministère, qui avait aussi en charge les télécommunications et l'aviation civile, a été démantelé lors du remaniement ministériel qui a suivi la réélection du Président Mubarak en septembre 1999.

Si cette manœuvre montre la volonté affirmée du chef de l'Etat de poursuivre les réformes, la lenteur avec laquelle elles ont été engagées au cours des années 1990 traduit les hésitations d'un gouvernement qui se sentait directement menacé. Si les organismes étatiques ont résisté farouchement à la privatisation des entreprises publiques, c'est, d'après S. Yassin, « parce que celles-ci représentent tout simplement un des meilleurs atouts de la force politique. Que deviendrait l'Etat sans entreprises gérées sans aucun contrôle, et dont les bénéfices sont gracieusement distribués à ses alliés politiques ? » (YASSIN S., 1996, p. 23). La rationalisation des activités des entreprises privées éviterait à ce secteur de se transformer en « petites féodalités économiques sur lesquelles le peuple n'aurait aucun contrôle ».

La symbiose entre les secteurs public et privé expliquerait, en effet, le caractère hésitant des réformes<sup>89</sup>. Les tergiversations de l'Etat sont également motivées par le souci de ne pas gêner le secteur privé qui pourrait, dans un premier temps, être affecté par la remise en cause de la configuration des relations entre les deux secteurs

<sup>88</sup> La polémique avait été alimentée par l'annonce de la décision du gouvernement de vendre 30% de ses parts de la Compagnie du Canal de Suez pour l'Investissement, une entreprise mixte détenue à 50% par l'Autorité du canal et à 50% par le Fonds d'assurance de ses employés, créée en 1981 pour fournir aux employés hautement qualifiés de l'Autorité des opportunités d'emploi dans les services portuaires et les agences de navigation après leur départ à la retraite. ESSAM EL-DIN G. : « The Canal remains sacred », *Al-Ahram Weekly*, 7-13 May, 1998

<sup>89</sup> SPRINGBORG R. (1989) : *Mubarak's Egypt : Fragmentation of the political order*, Westview Press, p. 33.



complémentaires (VERNIER M.-F., 1999, p. 313). Il s'agit de perpétuer une situation dans laquelle « la captation de ressources distribuées par l'Etat dans les conditions du secteur public - prix, salaires, monopoles, protections...- constitue le terrain d'élection privilégié du secteur privé et la modalité de son enrichissement, prix payé par le régime pour conserver le soutien tant de la bourgeoisie "bureaucratique" que de la bourgeoisie "parasitaire" dans les conditions de la dérégulation »<sup>90</sup>. La difficulté à faire passer la loi sur la concurrence et la lutte contre les monopoles montre à la fois l'efficacité du lobbying exercé par plusieurs hommes d'affaires depuis 1995 et les intérêts conjoints des secteurs public et privé<sup>91</sup>.

Le retrait de l'Etat réduit sa capacité à accomplir la régulation en faveur des entreprises privées et le recours au capital étranger modifie son rôle. Le recours à l'investissement direct étranger signifie en effet que des décisions importantes sont prises à l'extérieur, hors du contrôle de l'Etat, alors que son désengagement le prive de moyens d'action. En Egypte, l'importance des rapports entre les sphères publique et privée pousse l'Etat à intervenir pour positionner ses acteurs dans le jeu international. « Il ne s'agit plus pour lui de se substituer à l'initiative privée nationale défaillante, mais de laisser cette tâche aux investisseurs étrangers »<sup>92</sup>, tout en veillant à conserver une place pour les investisseurs privés nationaux. L'Etat devient ainsi le garant de la réalisation des conditions nécessaires à l'attractivité du territoire. Ces nouvelles fonctions correspondent aux exigences des nouvelles normes internationales. Ainsi, parallèlement à son retrait de certaines activités suite aux privatisations, l'Etat parvient-il à se ménager des possibilités accrues d'intervention comme régulateur, accompagnateur de ces transformations. Ce qui lui permet de conserver un rôle stratégique.

Cependant, la reprise de la mise en œuvre du programme de privatisations à partir de 1996, suite aux pressions du F.M.I., traduisait le passage d'une résistance passive à l'acceptation mesurée de la réforme par l'Etat. Dès lors qu'ils ont estimé que la réforme était devenue inéluctable, les hommes d'affaires de l'Egyptian Business Association ont eux-mêmes - dès 1991 - soudainement décidé de soutenir les privatisations. Par ce revirement, les entrepreneurs tentaient de « tirer un maximum d'avantages d'une situation ne correspondant pas à leurs vœux »; en anticipant, ils cherchent à ce que « la privatisation se fasse au moindre coût pour des entreprises privées qui ont tout à redouter de la disparition de la sphère lucrative des contrats publics » (GOBE E., 1999, p. 203).

Malgré une pression - qui reste surtout internationale - en faveur des privatisations, le Premier ministre Ganzouri, nommé en 1996 pour accélérer les réformes, n'a pas

<sup>90</sup> ROUSSILLON A. (1996), *op. cit.*, p. 86.

<sup>91</sup> Après 10 projets de loi modifiés, le 11ème, présenté au Parlement en décembre 2000, montrait la nouvelle détermination du gouvernement. *al-Ahram Hebdo*, 13-19/12/2000.

<sup>92</sup> MICHALET C.-A. (1999) : *La séduction des nations ou comment attirer les investissements*, Economica., p.107.

réellement atteint les objectifs fixés<sup>93</sup>. En insistant sur la fuite des investissements nationaux à l'étranger pour échapper à un environnement sclérosé, les hommes d'affaires privés semblent alors parvenir à influencer la position du Président Moubarak. Cela se traduit en 1998 par l'élargissement des privatisations aux services publics, sous la forme de concessions (dans l'énergie, les télécommunications et les transports), et par un nouveau changement ministériel en 1999. La nomination d'Atef Obeid au poste de Premier ministre et la nouvelle équipe ministérielle mise en place - notamment ses membres placés à la tête des ministères sectoriels - traduit la victoire de la tendance favorable aux privatisations, qui s'oppose à celle conduite par le Premier ministre précédent<sup>94</sup>.

### **3. La pression financière interne en faveur des privatisations**

Depuis 1999, la crise monétaire que subit l'Égypte a abouti à l'accélération des privatisations. Elle serait due, selon le gouvernement, à des causes externes (l'accroissement des importations en provenance d'Asie au lendemain de la crise de 1997-98 aurait provoqué la hausse des stocks d'inventus chez les commerçants et importateurs), mais aurait été amplifiée par les lourds investissements publics réalisés dans les grands travaux<sup>95</sup>.

L'aggravation de la situation financière au cours de l'été 2000 a poussé le gouvernement à lancer de nouvelles privatisations partielles pour rembourser la dette : en cédant 20% des compagnies publiques de téléphone, 30 à 40% des compagnies de distribution du pétrole et 20 à 25% des compagnies de raffinage, il espérait obtenir 8 milliards de LE (2,4 US\$). La pression économique pousse ainsi l'État à restreindre sa résistance à l'encontre des privatisations, y compris dans les secteurs qu'il considère comme stratégiques. Il invite le secteur privé à investir dans les infrastructures et les services publics, autrefois considérés comme la chasse gardée du secteur public. Il s'agit de mobiliser des sources de financement privées pour mettre en œuvre des projets que le gouvernement ne pourrait financer à lui seul. Les privatisations deviennent ainsi le moyen de mettre en œuvre des projets d'équipement et d'aménagement.

### **D. Les modalités techniques des privatisations dans le domaine des infrastructures et de l'aménagement du territoire**

Le gouvernement mobilise les ressources privées pour satisfaire des besoins d'investissements gigantesques. Cette forme de privatisation, qui concerne notamment les infrastructures, permet à l'État de poursuivre sa politique d'aménagement du territoire tout en respectant ses objectifs budgétaires (surveillés de près par les bailleurs de fonds). En effet, le niveau de l'endettement interne est tel que seule la privatisation des

<sup>93</sup> En 1997, les privatisations se sont engagées dans une phase critique, puisque les entreprises désormais mises sur le marché sont celles qui nécessitaient une modernisation. Aussi, seules trois entreprises ont-elles été privatisées en 1998, sur un programme de 47 cessions prévues.

<sup>94</sup> LEVALLOIS A., VERNIER M.-F. (2000) : Égypte, Perspectives 2, *Nord Sud Export*, pp. 41-47.

<sup>95</sup> *Marchés Tropicaux*, 12/06/2000.



investissements autorise les grands travaux sans que l'économie nationale ait à supporter de nouveaux emprunts<sup>96</sup>.

Le secteur des transports a été récemment ouvert à la concurrence, suivant la tendance générale dans les PVD<sup>97</sup>. Dans la zone du canal de Suez, le gouvernement égyptien se rallie à cette nouvelle donne. Il charge les investisseurs de la zone industrielle de Port Saïd Est de participer à la construction et l'exploitation d'un tunnel sous le canal de Suez, destiné à servir la future zone industrialo-portuaire, laquelle est séparée du centre de la ville par le canal maritime. Il s'agit d'une infrastructure à péage, qui contraint le gouvernement à apporter une garantie sur la récupération des coûts afin de ne pas risquer d'entraver l'investissement privé. Mais moins les usagers seront désireux de payer le droit de passage, plus le gouvernement devra prendre en charge ce coût sous forme de subvention, tout en s'assurant que l'exploitant bénéficie toujours des mêmes incitations à la performance (sécurité, entretien...) <sup>98</sup>.

La participation du secteur privé dans les infrastructures portuaires et aéroportuaires est plus récente - mais cela est vrai même dans les pays industrialisés. Dans les ports, on assiste d'abord à la déconcentration de services (entretien, dragage, exploitation de terminaux à conteneurs) en vue de les privatiser séparément. Parallèlement, de nouvelles installations sont réalisées en concession. L'Égypte a commencé à adopter cette pratique en séparant certaines fonctions portuaires de leur administration centrale (en particulier les terminaux à conteneurs des grands ports), mais leur privatisation, après avoir beaucoup tardé, a été finalement suspendue. Les réticences sont moins grandes pour accueillir l'investissement direct étranger dans la réalisation et l'exploitation de nouveaux ports. L'Etat a confié à des consortiums privés à capitaux internationaux et locaux la construction du premier port entièrement exploité par le secteur privé au nord du Golfe de Suez, suivi par celui de Port Saïd Est<sup>99</sup>, et de nouveaux aéroports situés dans les zones côtières de la mer Rouge sont également prévus sous ce régime.

Les accords qui introduisent la participation du secteur privé peuvent prendre différentes formes. Celles-ci traduisent une approche graduée, partant d'une faible participation privée (sous forme de contrat de gestion) pour arriver à la forme plus aboutie de la cession, en passant par une ouverture intermédiaire : la concession. C'est le principe de concession qui a la faveur du gouvernement égyptien, principe désormais connu sous l'appellation B.O.T. (Built-Operate-Transfer)<sup>100</sup>. Ce type de contrat permet à l'Etat de se désengager du financement de grands travaux tout en conservant la propriété des équipements. Les deux premières stations électriques privées sous contrat B.O.T. sont en

<sup>96</sup> LEVALLOIS A., VERNIER M.-F. (2000), *op. cit.*, p. 35.

<sup>97</sup> L'exploitation des chemins de fer et des routes est de plus en plus confiée à des organismes privés en Afrique. BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT : *Rapport sur le développement en Afrique, 1999*.

<sup>98</sup> *idem*.

<sup>99</sup> Cf. *infra* : Chapitre 6.

<sup>100</sup> C.E.T. (Construire-Exploiter-Transférer) en français.

cours de construction par E.D.F.International (Electricité de France) à Port Saïd Est et dans le Golfe de Suez. Le même type de contrat lie les exploitants portuaires qui installent leurs équipements sur les deux nouveaux ports situés aux débouchés du canal de Suez, ainsi que les promoteurs des nouvelles zones industrielles qui leur sont attachées. Les concessions sont d'une durée déterminée, qui s'étend sur 25 à 30 ans. L'exploitant se rémunère en vendant son service au public pendant la période déterminée par la concession, puis soit le contrat d'exploitation est reconduit, soit l'infrastructure revient à l'Etat.

La formule de la concession permet à l'Etat de mettre en place une politique de grands travaux, mais comme nous le verrons par la suite<sup>101</sup>, la multiplicité des acteurs intervenant dans un consortium chargé de l'installation et de l'exploitation d'une zone industrielle ou portuaire impose au gouvernement de trouver des moyens de pression pour faire aboutir les travaux dans les délais et pour garantir la participation de certains acteurs.

Finalement, la mise en œuvre des privatisations, si elle modifie en partie les rapports entre le secteur public et le secteur privé, ne remet pas en cause les liens très forts qui unissent les plus hauts fonctionnaires représentant la bourgeoisie d'Etat et les quelques grands hommes d'affaires égyptiens qui bénéficient du transfert des capitaux publics vers le privé. Bien que les données précises sur la nature des nouveaux acquéreurs manquent, on constate que ces hommes d'affaires profitent des transformations en cours pour renforcer leur position, parfois en s'alliant avec des capitaux internationaux. De la même manière qu'une élite autonome avait su instrumentaliser l'Etat pour accomplir ses objectifs pendant la période nassérienne (WATERBURY J., 1984, p.39), les nouveaux hommes d'affaires ont acquis une puissance suffisante, par leurs connexions avec les plus hauts responsables au pouvoir, pour influencer désormais la politique économique dans le sens d'une plus grande libéralisation. Les réformes ont été retardées parce qu'elles menaçaient certaines situations de monopole et les entreprises qui avaient prospéré à l'ombre du protectionnisme. Mais, désormais, les grands empires industriels formés par les nouveaux entrepreneurs semblent prêts à bénéficier d'une nouvelle alliance avec les capitaux internationaux et d'un environnement plus favorable à l'investissement, sous réserve que l'Etat accorde son soutien aux firmes nationales en favorisant leur insertion sur le marché international. Dans ce domaine, l'Etat opère un changement d'attitude radical, car le secteur privé a longtemps été considéré par les élites politiques comme « un complément du secteur public, non comme un moteur du développement économique » (GOBE E., 1999, p. 165) et l'appel au secteur privé national a d'abord été interprété comme l'aveu de l'échec rencontré pour attirer des investisseurs étrangers. Cependant, le rôle que jouent désormais les investisseurs privés dans des projets nationaux aux côtés des investisseurs étrangers, donne à observer

---

<sup>101</sup> Cf. *infra* : Chapitre 6.



l'apprentissage de nouvelles relations entre l'Etat et les acteurs privés nationaux et internationaux<sup>102</sup>.

### III. L'ETAT, UN ACTEUR MULTIPLE

Si l'Etat intervient comme un régulateur entre les exigences internationales et les acteurs nationaux, privés et publics, son action n'est jamais uniforme. En effet, il ne s'agit pas d'une entité homogène. L'Etat est constitué d'un ensemble d'hommes et d'institutions plus ou moins autonomes qui peuvent s'allier, mais aussi entrer en concurrence pour accroître leur pouvoir. Dans la zone du canal de Suez, deux institutions étatiques disposent d'un pouvoir considérable : l'organisme du canal, héritier de la Compagnie Universelle, et l'Armée. Par ailleurs, au sein même de l'appareil gouvernemental, le pouvoir est extrêmement centralisé et les ministres sectoriels ne poursuivent pas systématiquement tous les mêmes objectifs, ce qui provoque des dysfonctionnements.

#### A. Un organisme étatique jouissant d'une certaine indépendance : l'Autorité du canal de Suez

L'Autorité du canal de Suez (Suez Canal Authority ou SCA, désignée aussi comme l'organisme du canal de Suez) fait partie des 56 Autorités publiques qui sont des entités du secteur public et que l'on peut assimiler à des entreprises non financières; ces agences du gouvernement sont chargées de fournir un service public selon des principes commerciaux dans des secteurs jugés stratégiques par l'Etat : l'énergie (pétrole et électricité), les transports (ferroviaire et portuaire), etc. Les Autorités ont moins d'indépendance opérationnelle que les entreprises publiques et sont soumises à un contrôle des prix. L'Etat prélève une partie de leurs recettes, sous la forme d'impôt sur les sociétés et de transfert de profit.

##### 1. Les attributions de l'Autorité du canal de Suez

L'Autorité du canal de Suez est l'administration qui a été chargée de diriger, exploiter, entretenir et améliorer le canal de Suez après la nationalisation de la Compagnie Universelle du canal en juillet 1956. La SCA a hérité du domaine et des activités de la Compagnie qui bénéficiait d'une position dominante dans la région : elle était propriétaire et gestionnaire d'un parc de logements, fournissait des services de santé et d'éducation, ainsi que des équipements publics et des infrastructures, en particulier l'eau douce et l'énergie. Ismaïlia, tout particulièrement, est la ville de la Compagnie, établie et gérée par elle grâce aux revenus qu'elle tire jusqu'en 1946 du transit du canal (alors que Port Saïd et Suez disposent d'une commission municipale dès 1911). Depuis la réouverture du canal

---

<sup>102</sup> Cf. *infra* : Chapitre 6.

en 1975, la prédominance de la SCA sur la région diminue, mais l'Autorité conserve un certain nombre de responsabilités (cf. Fig. 46)<sup>103</sup> :

- Elle dispose de terrains, hérités de la concession de la Compagnie Universelle. Depuis 1952, une grande part de ces terrains, situés à l'est du canal et réservés à de futurs élargissements de la voie d'eau, ont été transférés au ministère de l'Irrigation.

- Elle est responsable de la gestion du transit international et des services aux navires en transit. Dans ce but, elle a été en charge de l'exploitation du port de Port Saïd jusqu'en 1981 et de celui de Port Tewfik (Suez) jusqu'à la fin des années 1970. Comme elle dispose d'un système de surveillance par radars reliés à des satellites, qui indiquent dans les centrales informatiques de Port Saïd, Ismaïlia et Suez la position des navires en temps réel, la SCA garde ses prérogatives pour la zone aquatique des ports - celui de Port Saïd est en effet situé à l'entrée du canal -, alors que les autorités portuaires exploitent leur partie terrestre (quais...). Elle dirige toujours des entreprises de réparation et construction navale dans ces villes-ports et se charge de la traversée du canal par les ferries et des mouvements de navires dans le port de Port Saïd.

- La SCA entretient le canal et est apte à engager des travaux d'agrandissement (elle dispose pour ce faire de sa propre flotte de dragues).

L'Autorité du canal entretient les routes longeant le canal, certains jardins, son propre système d'égouts et distribue l'eau à toute la région. Elle dispose aussi de ses propres stations électriques à Port Saïd.

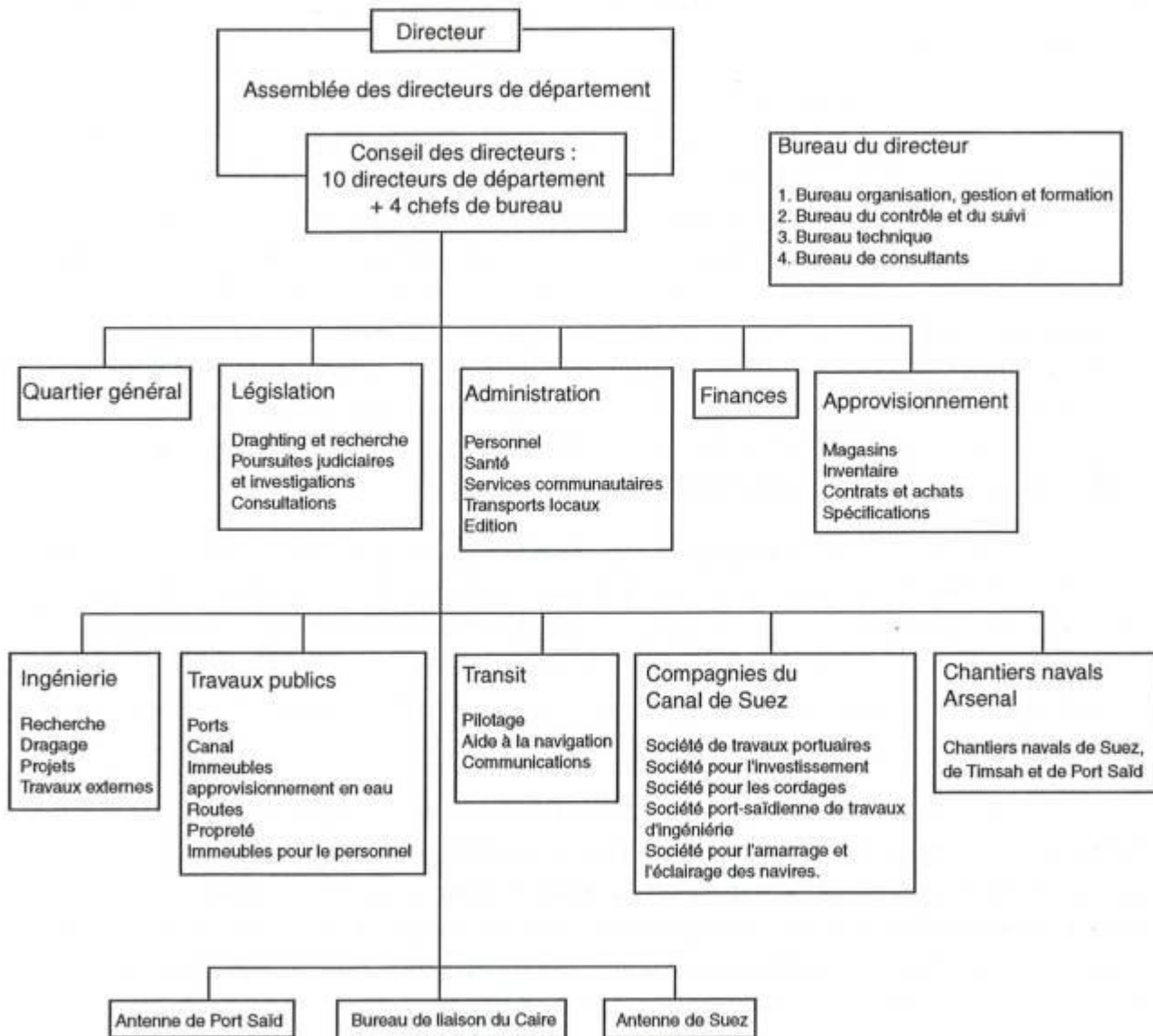
- Les services sociaux constituent encore un domaine de compétence de la SCA. Elle fournit à ses employés les plus anciens des logements gratuits et poursuit une politique de construction pour loger tous ses employés : 60% de ceux-ci disposent ainsi d'un logement pour un loyer très modique<sup>104</sup>. On peut attribuer à la SCA une grande part des reconstructions qui ont suivi la guerre de 1973. Elle administre ainsi un vaste parc de logements dans les trois villes du canal et poursuit la construction de logements pour ses ouvriers. La SCA gère aussi des centres médicaux tout le long du canal et des hôpitaux à Port Saïd et Ismaïlia. Enfin, elle dispose de centres de formation pour ses employés, qui proposent un apprentissage pour les travailleurs qualifiés, une formation pour le personnel maritime, des cours de télécommunications et des stages de trois mois dans son centre de recherche.

<sup>103</sup> GENERAL ORGANISATION OF PHYSICAL PLANNING (1976) : *Suez Canal Regional Plan : Plan implementation n°6*, Ministry of Housing and Reconstruction, Advisory Committee for Reconstruction, United Nation Development Program, pp.6-11.

<sup>104</sup> Il représentait 7% de leur salaire en 1981. E.G.C. PADCO : *National Urban Policy Study*, Janvier 1981.



Figure 46 : Organigramme de l'Autorité du canal de Suez et de ses entreprises



Au total, la SCA emploie 12 500 personnes dans les villes du canal, dont 4 500 au chantier naval de Port Saïd (cette activité est héritée de la position de Port Saïd comme un des plus grands port de transit du monde avant la guerre de 1967), 2 500 dans celui de Port Tewfik, 200 pilotes et 200 ingénieurs<sup>105</sup>. Comme dans toutes les entreprises et agences publiques, le suremploi, conséquence de la politique de l'emploi public, est sensible; mais il concerne surtout le personnel non qualifié, que la SCA forme dans ses centres.

## ***2. La remise en cause de l'autonomie de la SCA : un contrôle étatique accru qui inquiète les opposants aux privatisations***

La SCA est une agence indépendante du gouvernement, bénéficiant de ce fait d'un statut particulier qui lui concède une certaine autonomie. Son président a le rang de ministre et dispose d'un accès direct au Premier ministre et au Président de la République, sans toutefois faire partie du Conseil des ministres - l'organisme y est représenté par un ministre d'Etat. L'Autorité peut, dans la limite de ses compétences, prendre des décisions sans en référer au Conseil des ministres. Elle dispose en outre d'une certaine indépendance financière : la collecte des droits de passage du canal de Suez lui fournit des revenus propres (même si elle en transfère une partie à l'Etat) et son capital est considéré comme privé. De la sorte, la SCA peut autofinancer son fonctionnement ainsi que les services cités plus haut. Elle est toutefois incluse dans les discussions sur le budget annuel du ministère de la Planification.

Si l'Autorité du canal a pu jadis exercer un rôle capital - elle constituait un véritable Etat dans l'Etat -, divers éléments indiquent que celui-ci est désormais moins fondamental. Son directeur demeure souvent associé à diverses opérations d'aménagement, mais son pouvoir dans l'aménagement s'est aujourd'hui réduit à l'exercice d'un monopole sur certains terrains réservés à l'extension du canal, sur la gestion de son parc immobilier et sur la distribution d'eau douce.

C'est que la volonté d'intégration régionale de la zone du canal depuis la fin de la guerre s'est traduite récemment par une intervention étatique visant la reprise de contrôle de l'Etat sur l'administration du canal de Suez<sup>106</sup>. Par la loi du 25 janvier 1998, cet organisme public indépendant est désormais rattaché au Conseil des ministres<sup>107</sup>. Cela signifie que le Conseil d'Administration doit désormais faire part de ses décisions au Premier ministre et obtenir son accord pour toute opération.

---

<sup>105</sup> WISSA-WASSEF C. (1975) : « Les projets d'aménagement de la zone du canal de Suez », *Maghreb Machrek*, n°68, La Documentation Française, pp. 48-58, et entretien avec Saïd Mahlab, Directeur des relations publiques de la SCA à Port Saïd, novembre 1996.

<sup>106</sup> ATTA M. : « Le gouvernement reprend le contrôle du canal de Suez », *al-Ahram Hebdo* 28jan.-3 fév. 1998, p. 10.

<sup>107</sup> Depuis la loi 242 de 1971, la SCA dépendait du Conseil des ministres, mais cette clause avait été supprimée à la suite de la redéfinition des statuts du canal au moment de sa réouverture en 1975.



Cette loi, votée à la va-vite dans la soirée du dimanche 25 janvier 1998, sans même avoir été mentionnée à l'ordre du jour du Parlement, a provoqué la colère de plusieurs députés de l'opposition qui interprétèrent ce geste comme l'amorce d'une privatisation de l'Autorité du canal, ce qu'ils considèrent comme une « catastrophe nationale »<sup>108</sup>. Le gouvernement s'est défendu d'une telle initiative, tandis que les discours du président de la SCA, Ahmad Fadel, donnent régulièrement l'assurance que le canal ne sera pas privatisé. Il annonçait déjà en 1996 que ni le canal ni les entreprises qui lui sont liées ne seraient privatisés, malgré leurs mauvais résultats liés à une mauvaise gestion, parce qu'elles « représentent l'importance stratégique de la société-mère »<sup>109</sup>. En 2001, le ministre du Secteur Public des Affaires s'associait au président de la SCA pour tenir le même discours, réaffirmant que le gouvernement n'avait aucune intention de privatiser le canal de Suez<sup>110</sup>.

Ces déclarations témoignent plutôt, à notre avis, de l'importance que garde le canal de Suez aux yeux de la population égyptienne. Symbole de la libération nationale depuis sa nationalisation en 1956, le canal reste intouchable. A. Fadel rappelait que « le canal de Suez a été un symbole de la lutte du peuple égyptien depuis qu'il a commencé à travailler à son creusement, il y a environ un siècle et demi. Il a toujours inspiré les Egyptiens à le maintenir et à le défendre »<sup>111</sup>. La crainte généralisée de sa privatisation est liée au refus de soumettre à nouveau le canal aux puissances étrangères. Le canal devient ainsi un instrument aux mains des opposants aux réformes pour stigmatiser la politique du gouvernement, en l'accusant d'être « à la botte » des intérêts étrangers.

Le Général Ahmad Fathi, président de la SCA en 1996, avait, quand à lui, été accusé de favoriser une « course aux réductions, rythmée par les intérêts étrangers ». Il dut défendre sa politique tarifaire en justifiant son recours à la consultation des grandes compagnies de navigation pour fixer les droits de passage en assurant que « les réductions octroyées sont minutieusement étudiées à la lumière des évolutions économiques internationales. Les maisons-mères n'ont qu'un statut consultatif. La décision est donc à 100% égyptienne »<sup>112</sup>. Déjà en 1996, certains membres du Parlement avaient tenté de résister à ce qu'ils considéraient comme un risque de prise de contrôle des secteurs « stratégiques » de l'activité publique par des capitaux étrangers.

La reprise de pouvoir du gouvernement sur l'Autorité du canal correspond sans doute à sa volonté d'en contrôler plus étroitement l'administration, d'une part pour

<sup>108</sup> En particulier : Sameh Achour, député du parti nassérien, al-Badri Farghali, député port-saïdien, et Rafaat Seif, ces deux derniers membres du parti du Rassemblement. *al-Ahram Hebdo* 28 janvier-3 février 1998.

<sup>109</sup> HARIDI H. : « Les défis du canal de Suez », *al-Ahram Hebdo*, 30 oct.-6 nov. 1996.

<sup>110</sup> Ni d'ailleurs les universités et le chemin de fer, compte tenu des répercussions que cela aurait pour les familles à revenu limité. « Egypt opts not to privatize Suez Canal », *Menareport*, May 10, 2001.

<sup>111</sup> IBRAHIM A. : « From the Red to the Med », *Al-Ahram Weekly* 18 - 24 November 1999.

<sup>112</sup> HARIDI H. : « Les défis du canal de Suez », *Al-Ahram Hebdo*, 30 oct. - 4 nov. 1996.

reprendre possession des terrains toujours détenus par l'organisme du canal<sup>113</sup>, d'autre part pour restreindre la marge de manœuvre de l'Autorité.

Il s'agit en effet d'une réponse efficace aux libertés prises par le président de la SCA, lequel, refusant d'assister aux réunions du Comité des transports publics de l'Assemblée, entend bien conserver l'indépendance de son Autorité en matière de fixation des droits de passage dans le canal<sup>114</sup>. Avant que la nouvelle loi ne soit votée, le président de la SCA avait en effet la liberté de négocier au cas par cas, et selon l'actualité du marché du transport, des tarifs préférentiels particulièrement attractifs. Ainsi, les exportations de gaz en provenance du Qatar bénéficiaient-elles d'une réduction de près de 75%, et chaque armateur, par le biais des maisons de consignation, pouvait négocier également un tarif sur mesure<sup>115</sup>. L'obligation de consulter désormais le Cabinet du Premier ministre, introduite par la nouvelle loi, peut entraver sérieusement l'efficacité de la gestion de la circulation dans le canal. Le délai officiel de 15 jours pour obtenir l'accord sur les décisions prises par l'Autorité met en péril les négociations de plus en plus serrées des droits de passage dans un système hyperconcurrentiel. Le danger se répercute aussi sur les recettes du canal, car la hausse de celles-ci n'est pas due à la hausse du trafic, mais plutôt à la politique de prix de l'Autorité.

Le gouvernement ne tente pas seulement de reprendre le contrôle de l'organisme du canal, il doit aussi composer avec l'Armée, un autre organe de l'État qui dispose d'une influence certaine dans la zone du canal.

## **B. L'Armée : un acteur puissant dans la zone du canal**

L'Armée joue un rôle considérable en Egypte : par le poids du budget militaire, par sa présence économique et sociale, et par son rôle politique historique<sup>116</sup>. Réel soutien de la révolution nassérienne, elle occupe le devant de la scène politique en 1963, et le garde jusqu'à la défaite de 1969, date qui marque le déclin de l'institution militaire et la reprise de contrôle de l'État. Sadate procède à la démilitarisation des ministères et l'Armée tend alors à se professionnaliser. A l'arrivée de Moubarak au pouvoir, son rôle se cantonne à la protection de la sécurité nationale et la défense de la légitimité constitutionnelle.

Si l'État a mis en place un système qui lui permet de contrôler l'institution militaire, « la faible légitimité du régime l'oblige à laisser une place à l'Armée, qui représente le

<sup>113</sup> Les opposants aux privatisations, cités plus haut, craignent qu'une partie de ces terrains réservés ne soit vendue à des investisseurs privés, ce qui empêcherait par la suite un éventuel élargissement du canal.

<sup>114</sup> Il affirmait en 1996 : « Soyez sûrs, nous relèverons n'importe quel défi, nous sommes même prêts, en cas de nécessité, à recourir à une réduction allant jusqu'à 80% du droit de passage au canal de Suez », in HARIDI H. : « Les défis du canal de Suez », *op. cit.*

<sup>115</sup> M. Aguiha, armateur représentant la société Worms à Port Saïd et qui travaille en contact étroit avec l'Autorité du canal, nous indiquait, lors d'un entretien en 1999, qu'il pouvait obtenir jusqu'à 82% de réduction de droits de passage pour les longs trajets (ceux pour lesquels le passage par le canal de Suez représente un gain de temps moindre).

<sup>116</sup> Le cas égyptien n'est pas isolé : les forces armées ont été le support de la légitimité et de la continuité des régimes politiques républicains arabes, garantissant la stabilité politique. YASSIN S. (1996), p. 18.



dernier recours lorsque le pouvoir semble lui échapper »<sup>117</sup>. Dès lors, « l'Armée met en avant clairement ses intérêts dans un régime qui dépend d'elle et dont elle bénéficie »<sup>118</sup>. Au cours des années 1980, les militaires ont développé une politique d'industrialisation qui empiète largement sur la production civile (40% de sa production concerne des produits civils appartenant à des domaines divers : machines agricoles, engrais, pompes, câbles, fours à pain, médicaments...). Il s'agissait en principe de parvenir à l'autosuffisance de l'Armée en matériel, mais, en réalité, les exportations ont permis de réaliser de substantiels bénéfices. Les entreprises de l'Armée bénéficient en effet de nombreux privilèges qui les rendent très compétitives : subventions étatiques, intrants obtenus à des coûts dérisoires (électricité, fuel, matériaux), main-d'œuvre gratuite fournie par les conscrits, autonomie de gestion interne. Leur puissance est telle qu'il est fréquent que les concurrents éventuels se désistent dès qu'ils apprennent que l'Armée est sur les rangs pour obtenir un marché. Dans les années 1980, certaines *joint-ventures* entre les entreprises de l'Armée et des partenaires étrangers ont défrayé la chronique. Nombre d'officiers ont utilisé leur passage dans l'« enclave de privilèges » que représente l'Armée, pour se lancer dans le secteur de l'*infitâh* en qualité d'intermédiaires : consultants, directeurs d'agences bancaires, conseillers juridiques, représentants de *joint-venture*, directeurs de projet... Aux privilèges acquis pendant leur service, ils peuvent ajouter un réseau relationnel et des connexions directes avec le pouvoir, deux qualités indispensables aux investisseurs privés.

Les affaires sont aujourd'hui plus discrètes, mais n'en demeurent pas moins lucratives. La zone du canal de Suez, où une grande partie de l'Armée est concentrée, est le lieu où les affaires se donnent à voir. P. Droz-Vincent relate ainsi l'anecdote d'un ingénieur civil, coopté en 1988 par le secteur « projets agricoles » de l'Armée pour servir de conseiller chargé de trouver la façon de contourner les problèmes juridiques (lois sur l'application de la réforme agraire) liés à la vente de terrains de l'Armée au double de leur prix dans les régions de Suez, Ismaïlia, Port Saïd, mer Rouge et Matruh (côte nord-ouest). Les militaires couvriraient aussi la contrebande dans les zones franches de Port Saïd et de Suez, lesquelles seraient passées sous leur contrôle<sup>119</sup>.

L'Armée, qui contrôle une série de bases militaires tout le long du canal, joue un rôle considérable dans les structures spatiales régionales. Elle est d'autant plus présente sur la rive occidentale du canal que celui-ci représente la frontière militaire effective de l'Égypte (le Sinaï, démilitarisé depuis 1973, est occupé par les forces d'interposition de l'ONU). Sur une butte de sable qui surmonte le canal sur sa rive ouest, de jeunes soldats

<sup>117</sup> DROZ-VINCENT P. (1999) : « Le militaire et le politique en Égypte », *Monde Arabe / Maghreb-Machreq*, n°165, juillet-septembre, p. 30.

<sup>118</sup> Elle ne cherche pas, comme l'Armée algérienne, à capter les ressources du pays à son profit, et reste discrète sur ses activités, mais chacun sait dans le milieu entrepreneurial égyptien que telle entreprise dépend directement de l'Armée et réagit en conséquence. cf. DROZ-VINCENT P. (1999), *op. cit.*, p. 31.

<sup>119</sup> ROY D.A. (1992) : « The hidden economy of Egypt » *Middle Eastern Studies*, octobre, pp. 689-711. Cf. *infra* : Chapitre 7.

sont postés en sentinelle, dans des abris souterrains, pour veiller sur l'autre rive<sup>120</sup>. La multiplication des zones militaires à la sortie des villes réduit considérablement les opportunités de développement urbain, en particulier à Ismaïlia<sup>121</sup>. Leur présence dans les zones désertiques le long du canal et dans l'espace situé entre celui-ci et le delta du Nil constitue une autre limite à l'intégration régionale. Cependant, compte tenu de leur caractère stratégique, ces zones ne figurent sur aucune carte et il est difficile de les localiser. Si l'Armée joue un rôle important dans la région du canal de Suez, le secret qui l'entoure contribue à accroître son influence.

### **C. Multiplication des structures administratives dans l'aménagement régional : des concurrences interministérielles**

Le processus d'aménagement implique plusieurs ministères, ce qui pose des problèmes de concertation et de concurrence. Par ailleurs, la centralisation des décisions au plus haut niveau de la hiérarchie exclut les aménageurs situés dans les départements d'aménagement des gouvernorats. Il en résulte que « les aménageurs [des services de chaque gouvernorat] sont inconscients du contenu du plan pour leur propre gouvernorat », comme le signalait, dès 1981, une étude, réalisée par des consultants américains, visant à faire le bilan de la politique urbaine nationale<sup>122</sup>. Les décisions sont centralisées au niveau des ministères centraux, en particulier celui des Finances, lequel, par son contrôle sur les budgets, exerce un contrôle final sur tous les projets. L'aménagement régional reste donc principalement le résultat de compromis entre divers représentants au plus haut niveau de l'autorité publique.

#### ***1. La difficile concertation entre les acteurs multiples de la planification spatiale***

Deux ministères sont plus spécifiquement en charge de la planification spatiale. Au début des années 1980, le ministère du Développement et de la Reconstruction (qui fusionne en 1996 avec le ministère du Logement et des Nouvelles Communautés et devient le ministère des Nouvelles Communautés) dispose de prérogatives importantes dans l'aménagement régional et urbain. Il est chargé de proposer, de formuler et de mettre en œuvre les plans et politiques d'aménagement pour les villes nouvelles. Ses fonctions s'étendent cependant bien au-delà, puisqu'il doit, à travers son agence de planification, le GOPP (*General Organisation for Physical Planning*), établir les principes de la politique générale d'aménagement du territoire, préparer les plans de développement urbain pour tout le territoire national (conjointement avec les services techniques des gouvernorats) et concevoir les plans d'aménagement régional qui ciblent les priorités économiques et

<sup>120</sup> A l'heure des télécommunications, cette mesure semble cependant plus symbolique qu'efficace...

<sup>121</sup> Les camps militaires sont dispersés partout à Ismaïlia. Celui de *al-Galaa* est le plus vaste (1 346 ha) et constitue une limite nette au développement de la ville vers l'Ouest. Une tendance visant à récupérer les terrains militaires se fait sentir, en particulier pour le camp de *al-Qerch*, situé au Nord de la ville, et celui de *Ezz-el-Din* (836 ha) situé au Nord-Ouest et dont une partie a déjà été récupérée pour y installer l'université du Canal.

<sup>122</sup> E.G.C. PADCO : *National Urban Policy Study*, Janvier 1981, Le Caire.



sociales pour les huit régions de planification créées en 1977<sup>123</sup>. Enfin, le GOPP doit assurer la coordination des plans qu'il élabore avec les programmes des ministères sectoriels et les autorités compétentes au niveau local; il suit également l'application des plans approuvés. Il est ainsi à l'origine de tous les schémas directeurs et plans d'aménagement réalisés dans les années 1970 lors la reconstruction de la zone du canal de Suez.

Les multiples attributions du GOPP recourent pour partie celles du ministère de la Planification, en particulier dans le domaine de l'aménagement régional. En effet, le GOPP dispose de ses propres structures de développement régional pour les régions suivantes : le canal de Suez, le Sinaï, le Grand Caire, la côte Nord, la Nouvelle Vallée et la mer Rouge. Celle du canal de Suez, qui dépend du GOPP, a été décentralisée à Ismaïlia en 1978 pour assurer le suivi de la reconstruction et de l'aménagement de la région : c'était un projet pilote qui devait être étendu aux autres régions, mais qui a finalement été abandonné. Chacune des régions de planification est en outre dotée de deux structures au sein du ministère de la Planification : une Commission régionale d'aménagement (qui coordonne les plans des gouvernorats et détermine les priorités) et une Agence régionale de planification (qui conduit des études et forme des planificateurs régionaux). Ce ministère - dont le pouvoir est considérable puisqu'il est chargé d'orienter les programmes d'investissement et de contrôler l'allocation des ressources - s'est toutefois avéré incapable de munir les nouvelles structures régionalisées de personnel suffisant pour leur assurer un fonctionnement autonome. Dirigées par un sous-secrétaire aidé d'une ou de deux personnes, elles sont incapables de mobiliser tous les départements impliqués dans l'aménagement régional. Il est vrai que la Région n'est pas une entité à part entière, elle ne dispose ni de locaux, ni de représentants élus ou nommés comme les autres échelons territoriaux; elle se limite finalement à un échelon administratif supplémentaire.

Le bureau du GOPP pour la Région III - qui comprend les deux gouvernorats du Sinaï, les trois gouvernorats du canal et celui de Charqiyya, situé dans la partie orientale du delta du Nil - a pour fonction l'établissement de plans d'aménagement, principalement urbain (il détermine l'usage du sol et les directions de la croissance urbaine des trois villes du canal<sup>124</sup>), parfois rural. Son rôle est essentiellement consultatif : les aménageurs du bureau de la Région III proposent des plans d'extension et d'aménagement tenant compte des choix des gouverneurs et du GOPP central, comme le ferait un bureau d'études classique, et leur soumettent les plans, lesquels sont approuvés ou non et ne sont pas forcément appliqués ni suivis lorsqu'ils sont approuvés<sup>125</sup>. En outre, contrairement aux attributions théoriques du GOPP, la supervision de la mise en œuvre n'est pas du ressort des aménageurs de la Région III. L'implantation des projets est en

<sup>123</sup> En 1994, le nombre de régions a été réduit à sept : Le Grand Caire, Alexandrie et Matruh (côte Nord-Ouest), canal de Suez et Sinaï, Delta du Nil, Nord de la Haute-Egypte, Assiut, Sud de la Haute-Egypte.

<sup>124</sup> Le GOPP a ainsi planifié ainsi la ville nouvelle de Qantara-Est (30 000 habitants) et sa zone industrielle liée à la transformation des produits agricoles. Des projets de bonification des terres agricoles sont également en cours.

<sup>125</sup> Entretien avec l'ingénieur Abdel-Monhem Ayoub, octobre 1996, GOPP, bureau de la région III.

effet confiée aux agences sectorielles des ministères et des gouvernorats concernés, pour ceux des projets prévus à l'ouest du canal, et à un organisme particulier, l'Organisme d'implantation du Sinaï, pour ceux qui prennent place dans la partie orientale des gouvernorats du canal.

En fait, alors que les responsables de la Région III revendiquent leur action en matière de POS, le département aménagement du gouvernorat d'Ismaïlia utilise les services de cette agence essentiellement pour des projets situés hors de l'agglomération ou pour certains projets spécifiques et ponctuels, tels que la délocalisation de la gare routière à la périphérie de la ville ou la planification de l'extension du quartier de *Abu Khalifa*. La Région III n'apparaît donc pas tant comme une agence de coordination entre différents acteurs que comme un bureau d'études sollicité par le gouvernorat pour réaliser des opérations ponctuelles.

La multiplication des agences chargées de la planification régionale et urbaine crée une certaine confusion quant à la répartition des tâches, aussi bien entre les gouvernorats et la Région III qu'entre celle-ci et le ministère de la Planification. De plus, entre l'Agence régionale du GOPP - qui dépend du ministère des Nouvelles Communautés - et le ministère de la Planification - qui dispose de ses propres agences de planification régionale -, les opérations d'aménagement sont démultipliées sans que soit jamais tentée une esquisse de coordination.

Par ailleurs, les intérêts particuliers de chaque ministre peuvent aussi, parfois, expliquer le caractère aléatoire de certaines décisions sectorielles. Ainsi, au milieu des années 1980, alors que la zone du canal de Suez avait été déclarée prioritaire par le gouvernement depuis 1976 et qu'une partie des grandes orientations avait déjà été abandonnée après la fièvre de la reconstruction (en particulier le projet d'un grand port), tous les efforts se portèrent soudain sur Damiette. La construction d'un nouveau port à conteneurs, suivi de celle d'une zone franche d'exportation et d'une ville nouvelle, y furent engagés, sans que n'ait été entreprise la moindre évaluation précise des effets des précédentes zones franches<sup>126</sup>.

En profitant à sa voisine méditerranéenne, mieux ancrée dans le Delta, ces projets concurrençaient directement la ville du canal. Ce déplacement des objectifs fut le fruit d'une décision quasiment arbitraire : le ministre des Transports de l'époque étant originaire de Damiette, et il aurait réussi à favoriser sa ville en faisant entendre sa voix à l'échelle nationale.

Si les intérêts divergents au sein de l'équipe ministérielle, parfois teintés de clientélisme, expliquent certaines réorientations des projets d'aménagement lors de leur mise en œuvre, la multiplication des acteurs disposant de prérogatives en matière d'aménagement entretient une confusion telle que la prise de décision ne peut être

<sup>126</sup> Cf. le dossier intitulé « Evaluate, then consider new free zones », dans *al-Ahram al-Iktisadi*, 8/8/1988.



réellement concertée. On comprend mieux, dans ces conditions, le bilan sévère que G. El Kadi a établi de ces dysfonctionnements en 1990, quand elle dénonçait une pratique de l'aménagement au coup par coup, sans véritable logique :

« Les schémas de planification régionale s'élaborent avant la définition d'une politique d'aménagement du territoire, les études d'aménagement globales et prospectives ne sont jamais suivies de réalisation et sont aussitôt abandonnées au profit d'études sectorielles menées par d'autres partenaires. Enfin, et au moment même où les études sont en cours, des projets sont mis en chantier, de façon quasi illégale, dans les zones concernées. Dans ce contexte, le chaos est général : d'un côté des études impliquant des dépenses considérables et, de l'autre, la nouvelle image de l'Égypte qui se façonne au gré de spéculations et d'initiatives privées incontrôlées »<sup>127</sup>.

C'est dans ces circonstances qu'a été mis en place, en 1993, un projet de réforme de la planification spatiale.

## *2. La réforme introduite par le PNUD accentue la centralisation des décisions et la concurrence interministérielle*

La mise en place du programme de réforme de l'aménagement du territoire (*Project for Regional Infrastructural Planning*), mené conjointement par le ministère de la Planification et le PNUD, sous l'autorité directe du Premier ministre, accroît encore la confusion. Son objectif est d'établir une stratégie nationale visant le développement des sept régions de planification - en commençant par celle du canal de Suez et du Sinaï - et il est à l'origine des méga-projets nationaux. Les réactions suscitées par sa mise en œuvre traduisent des concurrences entre diverses agences ministérielles et illustrent, par ailleurs, la résistance d'une partie des équipes ministérielles vis-à-vis d'un projet initié par la Banque mondiale, qui tend à délégitimer les structures administratives existantes, et par là même, l'État.

Ce projet remet en effet en cause tout le processus d'aménagement du territoire, puisqu'il envisage de passer d'un aménagement sectoriel à un aménagement par régions qui mettrait en valeur des espaces régionaux homogènes. Cette conception d'une nouvelle stratégie d'aménagement pour chaque région d'Égypte s'accompagne d'un programme de formation d'aménageurs égyptiens du ministère et des collectivités locales dans les centres d'apprentissage des Nations Unies, en particulier à Nagoya (au Japon, l'un des principaux financeurs de ce programme).

Les moyens mis en œuvre convergent en principe vers une meilleure efficacité du système de planification, conformément aux pratiques de la Banque mondiale : la réalisation d'une base de données centralisée au ministère de la Planification, disponible dans les gouvernorats, et celle d'un SIG servent de support au modèle de planification.

<sup>127</sup> EL KADIG. (1990) : « Trente ans de planification au Caire », *Revue Tiers-Monde*, t.XXXI, n°121, p.201.

Toutefois, une série d'entretiens menés avec un ingénieur ayant participé au projet PNUD-Ministère de la Planification<sup>128</sup> révèle les dysfonctionnements liés à des réticences au sein du gouvernement. Ce dernier n'aurait rien fait pour faciliter la tâche des promoteurs de ce programme qui pointait les dysfonctionnements du système administratif existant.

Pour commencer, le ministère du Développement et des Nouvelles Communautés, qui avait jusque-là une position dominante dans l'aménagement spatial à travers le GOPP, a vu désormais son rôle contesté. Lors d'un entretien que nous a accordé en septembre 1996 le Directeur du projet du PNUD au ministère de la Planification, M. Ibrahim Hamouda, il nous fut suggéré avec insistance « d'oublier » le ministère des Nouvelles Communautés, ainsi que le GOPP et ses bureaux régionaux, dont l'activité lui semblait « dépassée ». Au-delà du partage des différentes attributions entre ces deux ministères et des redondances qu'elles engendrent, on peut supposer qu'une certaine concurrence existe désormais entre eux. Mme Hoda Saqr, directrice du GOPP à l'époque, nous indiquait que le ministère de la Planification détenait à la fois le budget et le bureau de mise en œuvre de l'aménagement (transféré du ministère du Logement), et, donc, la priorité d'action. La réalisation des plans sectoriels (transport, industrie, agriculture...) était également du ressort de ce dernier, tandis que le GOPP conservait, pour sa part, des prérogatives en matière de *landuse* (occupation du sol et programmation de la répartition spatiale des activités). On assiste ainsi à la concentration des moyens (décision, expertise, mise en œuvre et suivi) au sein du ministère de la Planification, ce qui va de pair, dans l'aménagement de la région du canal de Suez, avec la marginalisation de l'agence régionale du GOPP. Le fait que les méga-projets « nationaux » placés sous la responsabilité du ministère de la Planification relèvent, en outre, directement de l'autorité du Premier ministre, exprime bien le renforcement de la centralisation du processus d'aménagement régional.

Notre témoin, T. M..., insiste sur cette centralisation extrême. Si, lors de la mise en œuvre du projet de réforme de l'aménagement du territoire, des réunions furent régulièrement organisées pour mettre en contact les gouverneurs et les ministres avec les responsables des échelons administratifs inférieurs (jusqu'aux maires), ces derniers n'avaient aucun moyen de faire valoir leur avis. La décision appartenait, sans que cela soit véritablement énoncé, à ceux qui finançaient le projet et aux échelons supérieurs du gouvernement (en l'occurrence, le Premier ministre) - ce qui provoquait une perpétuelle confusion dans l'équipe des ingénieurs chargés du projet. Ainsi, lors de la phase de planification, les ingénieurs pouvaient être chargés, selon notre témoin, de trouver une justification à une option, en cherchant des données susceptibles de la fonder. Alors que l'explicitation et l'analyse de la base de données étaient supposées servir de base à la définition rationnelle des orientations des projets d'aménagement, par un procédé annoncé

---

<sup>128</sup> T. M..., spécialisé en SIG, a participé à ce programme entre 1993 et 1995, avant de le quitter. Dans les entretiens réalisés en septembre-octobre 1996, il nous faisait part de sa perception des conflits internes au projet.



comme étant en rupture avec les méthodes précédentes, la base a ainsi pu être utilisée, « manipulée » par les ingénieurs, pour valider des options qu'on leur indiquait d'en haut.

D'autre part, la position dominante du ministère de la Planification et sa coopération avec le PNUD ont suscité des réactions d'humeur au sommet de la structure hiérarchique. Le Centre d'Information et de Support à la Décision (IDSC : *Information Décision Support Center*), agence siégeant auprès du Conseil des ministres, a mis en place un programme « concurrent » de celui du PNUD. L'IDSC est alors entré en conflit avec le ministère de la Planification et les ministères sectoriels concernés refusèrent, pendant un certain temps, de communiquer les données dont ils disposaient aux enquêteurs du programme du PNUD en charge de la base de données. La mise en place d'un projet redondant à l'ISDC signale que certains membres du gouvernement ne soutenaient que du bout des lèvres la coopération entre le ministère de la Planification et le PNUD.

L'opposition de certaines branches de l'appareil administratif à la réforme engagée tient aussi au fait que cette dernière met en cause la hiérarchie institutionnelle des structures chargées de l'exécution des projets. Les promoteurs de ce modèle, conçu à l'initiative de la Banque mondiale, postulent en effet la « capacité des structures administratives à répondre aux exigences du modèle »<sup>129</sup>, c'est-à-dire l'existence d'une bureaucratie unifiée, redevable à un gouvernement central de prendre des décisions, d'organiser et de gérer le contenu d'un plan et de ses projets. L'engagement, la motivation et les capacités techniques des responsables nationaux à exécuter les programmes deviennent un enjeu majeur, à l'origine de l'orientation des projets vers la réorganisation administrative. « La difficulté n'est plus seulement d'exécuter les projets programmés et contenus dans un plan d'investissements, mais bien de concevoir des montages institutionnels complexes et performants en s'assurant que tous les acteurs, privés et publics, nationaux et internationaux, jouent correctement leur rôle »<sup>130</sup>. Cette réforme est encouragée par le soutien accordé par la Banque aux ONG et autres organisations qui dirigent divers projets dits de « participation » populaire à l'échelle locale. On assiste ainsi à un nouveau type d'intervention de cette institution internationale : la réforme de la structure politique, « en l'ouvrant à des groupes sociaux qui relaieraient les politiques de la Banque ». Cela signifie aussi le débordement de l'action de la Banque du cadre de la macro-économie vers les fonctions de souveraineté traditionnellement dévolues à l'Etat.

#### IV. LA DECONCENTRATION DU POUVOIR CENTRAL : UN FREIN AUX EXPERIENCES DE PARTICIPATION

Si l'Etat égyptien est de nature très centralisée, une amorce de décentralisation du pouvoir aux échelons inférieurs de la structure hiérarchique a néanmoins été mise en place

<sup>129</sup> FISETTE J. (1997) : « Les infrastructures réinventées : les technologies de gouvernement de la Banque Mondiale », in GARIEPY M. et PARIE. M. (ss. dir) : *Ces réseaux qui nous gouvernent*, L'Harmattan, p. 206.

<sup>130</sup> *ibidem*, p. 209.

depuis les années 1970. Toutefois, cette décentralisation constitue essentiellement un cadre uniforme initié du sommet pour renforcer la représentation de l'Etat au niveau local<sup>131</sup>. La décentralisation limite donc la possibilité d'associer la population aux politiques locales, objectif proclamé par nombre d'organisations qui promeuvent des projets dits de « participation ».

#### **A. La déconcentration du pouvoir central à l'échelon local : le rôle déterminant des gouverneurs**

La centralisation extrême du pouvoir égyptien est l'héritage d'une longue histoire. Un système d'administration locale a été introduit en 1960, au début de la révolution nassérienne. Les comités locaux chargés du développement local à l'échelle des villes et des villages étaient contrôlés par le parti au pouvoir, ce qui a permis d'ancrer le pouvoir national à tous les niveaux de l'administration (MIREL P., 1978). Au début des années 1970, le Président Sadate a engagé une politique de décentralisation qui instituait une double hiérarchie de comités exécutifs (officiels et nommés) et de conseils populaires (élus) visant à donner plus de flexibilité à l'administration locale et à introduire (théoriquement) la participation populaire au niveau des cinq unités administratives que sont les gouvernorats, les provinces (*markaz*), les villes, les districts (*hayy*) et les villages<sup>132</sup>. Or, la multiplication des niveaux d'intervention a abouti à diluer les responsabilités et laissé la porte ouverte aux décisions sectorielles non coordonnées.

Le système administratif a été amendé en 1979 de façon à accorder davantage de pouvoir aux gouverneurs et aux maires dans les affaires locales, et surtout à renforcer l'autorité des gouverneurs, qui sont les représentants directs de l'autorité centrale. Nommés par le chef de l'Etat, ces derniers disposent, pour les fonctions dont la responsabilité leur a été confiée, de l'autorité administrative des ministres. Ils contrôlent le logement, les équipements publics, la réhabilitation et la plupart des aspects de l'aménagement, de la conception à la mise en œuvre des projets<sup>133</sup>. La décentralisation telle qu'engagée est essentiellement d'ordre technique. Elle est destinée à déconcentrer les pouvoirs de l'Etat au niveau du gouvernorat afin de remédier à la lourdeur bureaucratique liée à la centralisation. Or, si les lois sont assez précises quant aux pouvoirs, aux devoirs et aux relations entre les différents corps qu'elles instituent, elles le sont beaucoup moins quant aux moyens nécessaires pour mettre en pratique ces fonctions. Ainsi, les gouvernorats ne disposent ni du personnel qualifié, ni des ressources

<sup>131</sup> Cette situation n'est pas uniquement propre à l'Egypte, comme en témoigne le Rapport annuel de l'Observatoire permanent de la coopération française publié en 1996, qui insiste aussi sur le renforcement de l'unicité de l'Etat auquel aspirent les politiques de décentralisation. Cf. GENTIL D., HUSSON G. (1996) : *La décentralisation contre le développement local ?*, Rapport annuel de l'Observatoire permanent de la coopération française.

<sup>132</sup> Lois de 1971 et 1975. Comme nous l'avons vu précédemment, la Région, instituée en 1977, se limite à un territoire de planification et ne dispose pas de représentants élus ou nommés. Il ne serait donc être question qu'elle soit concernée par la politique de décentralisation.

<sup>133</sup> En 1982, la première loi instituant le droit de l'urbanisme impose aux gouvernorats, districts, villes et villages d'établir des plans d'aménagement : plans d'urbanisme directeur (schémas directeurs) et plans d'urbanisme de détail pour gérer l'usage du sol (attribution des permis de construire...).



adéquates pour répondre à leurs nouvelles responsabilités<sup>134</sup> et la concentration des experts au sein des administrations centrales rend toute décentralisation théorique et non effective.

L'accroissement du rôle du gouverneur signifie par ailleurs un accroissement du contrôle exercé par le centre sur le territoire national. Cet « homme-lige du président » (PROUZET M., 1982) encadre une portion du territoire pour y faire respecter l'ordre. Il exerce sa tutelle sur tous les représentants des autres niveaux des collectivités locales, ce qui lui permet d'ancrer le pouvoir de l'Etat à tous les échelons de la vie locale. De plus, comme l'indique un membre du parti d'opposition Wafd, « chaque responsable, gouverneur ou autre, estime que l'administration dont il a la charge est sa propriété [et] ne délègue aucune responsabilité »<sup>135</sup>. Le rôle accru du gouverneur renforce en fait la centralisation du système politique et administratif en délocalisant sur place, dans chaque gouvernorat, le pouvoir du chef de l'Etat. Le gouverneur est lui-même soumis à la tutelle de ce dernier, lequel peut intervenir dans les domaines de compétence de chaque collectivité territoriale dès lors qu'il estime que l'intérêt national est en jeu (loi 50/1981). Ce contrôle, associé à la dépendance financière des collectivités locales, laisse peu de place à l'exercice de compétences véritablement locales. La décentralisation se limite alors à une déconcentration des pouvoirs.

Par ailleurs, les possibilités de remodelage des limites administratives, créées par décret gouvernemental, accroissent l'emprise du pouvoir central sur les collectivités territoriales - il peut ainsi modifier de sa seule initiative les circonscriptions électorales. Ainsi, l'élargissement des limites administratives des gouvernorats du canal de Suez a-t-il rempli une double fonction politique : l'élargissement à l'est de la voie d'eau, intervenu en 1994, constituait un symbole pour la réintégration du Sinaï à l'Egypte, tandis que l'extension de la limite du gouvernorat de Port Saïd vers le sud correspondait à un calcul électoral. Elle permettait en effet d'intégrer à la circonscription électorale d'al-Arab, quartier port-saïdien réputé pour l'adhésion de ses habitants à l'opposition (représentée notamment par un candidat des Frères Musulmans, Akram El Chaier), une population de paysans jusque-là délaissée et désormais redevable à l'Etat des investissements liés à la bonification des terres entreprise autour du canal de la Paix. Cette modification aurait ainsi permis au candidat du PND au pouvoir, Hamed El Chenawi, de remporter les élections législatives de 1995.

<sup>134</sup> DEVELOPMENT ALTERNATIVES INC. (1982) : *Building capacity for decentralisation in Egypt : the pilot project and beyond*, IRD Field Report.

<sup>135</sup> al-HAYAWANE M., *al-Ahram Hebdo* 20/03/2000.

## B. Des formes « d'innovation politique locale » aux résultats limités

La centralisation extrême du pouvoir empêche que les acteurs aient une vision claire de l'institution étatique; la décentralisation n'a abouti qu'au renforcement du contrôle étatique sur les niveaux locaux. C'est pourquoi l'accès aux cadres des échelons supérieurs de la pyramide administrative reste le meilleur moyen de faire aboutir une revendication, ce qui limite considérablement les effets de quelques tentatives récentes, soutenues par les organisations internationales, d'associer la population aux politiques locales.

Le système d'encadrement administratif constitue donc, pour l'Etat, un moyen de résister à la mise en place de normes préconisées par les institutions financières internationales qui aboutiraient, *in fine*, à délégitimer son action dans le domaine de la gestion administrative locale. En outre, les formes d'innovation politique locale, qui sont en quelque sorte « imposées » aux populations locales, suscitent, à l'échelle locale, les mêmes dysfonctionnements qu'au niveau central (clientélisme, corruption...). Ainsi, loin de promouvoir la démocratie locale, certains projets de participation risquent-ils au contraire d'aboutir au renforcement d'une bureaucratie locale.

### 1. Le bilan de quelques expériences de participation à Ismaïlia

Compte tenu de l'inconsistance des échelons locaux de l'administration (en particulier des conseils élus), la décentralisation se limite à l'application décentralisée des politiques décidées d'en haut. Cependant, ou en réaction à ce processus, le mot clé de « participation » est apparu récemment, traduisant un désir des citoyens de s'impliquer dans la vie locale - du moins si l'on en croit Y. Sherif<sup>136</sup> -, ou une volonté des ONG de mobiliser la population. On assiste ainsi à la mise en place de formes d'innovation politique locale que l'on explicite aujourd'hui en terme de « bonne gouvernance ». Plusieurs types d'expériences accordent de ce fait, au moins en déclaration, un rôle nouveau à la participation publique.

Les plus anciennes expériences datent d'une vingtaine d'années. Les pouvoirs publics ont initié une participation populaire dans des cas exceptionnels, lorsque l'Etat décidait d'attribuer à la population un rôle direct dans la mise en œuvre de projets spécifiquement liés au développement social (approvisionnement en eau, assainissement, collecte des ordures ménagères...). Il s'agissait de drainer les ressources de la population locale pour la conduire à réaliser l'amélioration de ses conditions de vie.

---

<sup>136</sup> SHERIF Y. (1999) : « Quel partenariat dans un système de gestion urbaine centralisé ? (Egypte) », in SIGNOLES P., EL KADI G., SIDI BOUMEDINE R. (ss. dir.) : *L'urbain dans le monde arabe : politiques, instruments et acteurs*, CNRS Editions, pp. 283-295.



La réhabilitation et l'extension du quartier informel d'Ismaïlia, al-Hekr (renommé Hayy al-Salam), sur le principe des trames assainies, illustre cette première tentative d'associer les citoyens à l'élaboration de leur ville<sup>137</sup>. Il s'agit d'un projet pilote recommandé dans le schéma directeur d'Ismaïlia de 1976, qui a été mis en place avec l'assistance technique et financière de l'agence de coopération britannique pour le développement (*Overseas Development Agency*) et le ministère du Logement. Il a une vocation d'exemple destiné à être reproduit sur d'autres quartiers d'habitat spontané. L'objectif était d'associer la population et le secteur privé à une opération de réhabilitation du quartier existant (130 ha) et de fournir des lots viabilisés à un prix minimum en prévision d'une extension du quartier vers le Nord (sur 90 ha). Une agence de projet avait été créée pour rassembler les différents décideurs, mais elle n'associait pas de représentants des habitants. En revanche, elle était en contact direct avec le gouverneur et les ministères sectoriels concernés et le bureau de relations publiques dont elle disposait était chargé non pas de fournir une antenne pour les habitants mais d'organiser les visites officielles des responsables nationaux intéressés<sup>138</sup>. Finalement, l'opération n'a pas réussi à cibler la population pauvre à laquelle elle était destinée. La spéculation foncière a joué en dépit des prix très bas - une source officielle indique que 75% de la terre vendue a été rachetée en seconde main. Certaines des personnes auxquelles avaient été vendus les lots, choisies par l'agence en fonction de leur ancienne résidence à al-Hekr et à Ismaïlia, n'ont pas pu assumer le coût de l'achat et des travaux. Ils ont réalisé un certain bénéfice en revendant leur parcelle et ont réinvesti cette somme dans d'autres quartiers informels où ils ont pu construire leur logement. Cette situation résulte des encouragements donnés par l'agence du projet à construire selon des standards élevés, et des subventions étatiques sur les matériaux de construction, qui ont eu pour effet d'augmenter les prix des logements du quartier. Hayy al-Salam, est ainsi passé « d'une zone d'habitat informel à un quartier moderne possédant toutes les caractéristiques pour attirer les classes moyennes et moyennes-supérieures »<sup>139</sup>.

La participation populaire instituée par l'Etat ne va pas au-delà du projet ponctuel, elle n'a que des effets extrêmement localisés et parfois pervers. Comme le montre l'exemple de Hayy al-Salam, elle représente davantage une réponse au désengagement de l'Etat dans la prise en charge du logement des couches sociales les plus défavorisées qu'elle ne correspond à une amorce de dialogue entre population locale et administration en charge de la planification - en effet, l'unique alternative possible aurait été de retarder indéfiniment le projet, alors que celui-ci était considéré comme primordial par la population<sup>140</sup>.

Depuis la seconde moitié des années 1990, plusieurs organisations internationales (PNUD, Habitat, USAID) et ONG soutiennent des projets ponctuels de promotion de la participation des populations locales dans l'action urbaine.

<sup>137</sup> Les zones d'habitat spontané se sont développées très rapidement à partir de 1974 dans la ville d'Ismaïlia après le retour des réfugiés. Elles sont concentrées à la périphérie nord, sud et est de la ville et accueillent environ 150 000 habitants en 1993, soit 22% de la population urbaine. Alors que leur taux de croissance est très rapide - il atteint 12,5% par an, contre 3,7% pour la population urbaine totale -, les infrastructures et les services y sont soit absents, soit insuffisants.

<sup>138</sup> Pour le montage technique du projet, voir BLAIR A. (1982) : « Ismaïlia Sites-and-Services and Upgrading Projects - A preliminary Evaluation », *Habitat International*, vol. 6, n°5/6, pp. 587-597.

<sup>139</sup> El-BATRAN M. (1994) : « Transforming the role of private sectors in managing and developing of urban land for the poor, with special reference to Ismaïlia, Egypt », Communication au 2nd Symposium Housing for the Urban Poor, International Convention Centre, Birmingham, U.K., 11th-14th April, 13 p.

<sup>140</sup> SHERIF Y. (1999), *op. cit.*, p. 287.



L'expérience menée au sein du projet SIP (Sustainable Ismaïlia Project), commencé en 1993, tente d'instaurer la participation populaire dans la gestion quotidienne et la mise en œuvre de projets d'environnement urbain dans le but de promouvoir un « développement durable ». Ismaïlia a été choisie avec 13 autres villes dans le monde pour y implanter le programme *Sustainable Cities*, coordonné par le Centre des Nations Unies pour les Etablissements Humains (Habitat), financé par le PNUD<sup>141</sup>. Ismaïlia étant considérée en Egypte comme à la pointe des initiatives en matière de régularisation des quartiers d'habitat non réglementaire - suite à l'expérience de la réhabilitation du quartier al-Salam -, d'autres projets de ce type ont été menés dans le cadre du programme initié par Habitat. Ils mettent l'accent sur la participation populaire, mais celle-ci s'avère essentiellement formelle et, de ce fait, très limitée, d'après l'étude menée par A. Deboulet<sup>142</sup> sur le quartier Kilo 2 à Ismaïlia.

Le projet SIP est mis en place, au sein du gouvernorat d'Ismaïlia, à travers un Conseil régional pour le développement durable, chargé d'organiser l'aménagement en coordination, ainsi que la mise en œuvre et la gestion concertées de l'environnement urbain.

Le partenariat est mis en place au moyen de groupes de travail au sein desquels une large représentation des acteurs locaux et nationaux est assurée. Les institutionnels sont représentés par le gouverneur, des cadres du gouvernorat, de l'Autorité du canal de Suez, de l'Université du canal, des ministères et des agences de développement centrales. Les citoyens sont représentés par le responsable de la ville, les conseils populaires locaux et les dirigeants de groupes privés, notamment *Arab Contractors*. Les groupes de travail, au cœur du projet, mettent en place une participation opérationnelle, ouverte à un nombre illimité d'acteurs. Ce ne sont pas des structures rigides, elles prônent une certaine flexibilité pour répondre de façon prosaïque aux problèmes posés et encourager la participation populaire à tous les stades de l'élaboration de la stratégie de développement. Chaque groupe est spécialisé dans un domaine sectoriel (agriculture, ressources en eau, développement urbain...) ou propre à un problème particulier (pollution du lac Timsah), et rassemble les principaux groupes d'intérêts pour lesquels le projet constitue un enjeu. Les groupes de travail se rencontrent pour s'informer mutuellement, développer des stratégies spécifiques à des problèmes d'environnement et de développement, identifier des actions à court terme et définir les priorités<sup>143</sup>. Ils sont assistés par des unités de support technique (dans les domaines de la gestion de l'environnement, les systèmes d'information, l'analyse financière, la cartographie assistée par ordinateur...), unités qui assurent également une coordination. Ces efforts visent à mettre sur pied les bases d'un plan d'action environnemental du gouvernorat d'Ismaïlia qui serait facilement révisable et non pas figé dans de grands principes. Ce plan devrait servir à soumettre le projet aux autorités nationales concernées par les problèmes d'environnement et à trouver des financements publics ou privés pour sa mise en application.

<sup>141</sup> Un premier contrat de 4 ans fut signé en 1993, puis renouvelé. Voir ASKAR A. (1996) : « The environmental planning and management (EPM) concept and its application: the experience of Ismaïlia », texte présenté à la Conférence Habitat II, Istanbul, juin 1996.

<sup>142</sup> DEBOULET A. (2000) : « Apprendre à faire la ville. Les compétences des citoyens à l'épreuve de la restructuration urbaine (Ismaïliya, Egypte) », in BERRY-CHIKHAOUI I., DEBOULET A. : Les compétences des citoyens dans le Monde arabe, IRMC/Karthala/URBAMA, pp. 313-340.

<sup>143</sup> Neuf projets prioritaires sur 25 ont été sélectionnés : gestion et recyclage des déchets solides pour fabriquer des fertilisants, usine de traitement des déchets liquides de la zone industrielle, réutilisation des eaux traitées pour l'irrigation, réhabilitation des quartiers informels Kilo 2 et Bathini, couverture et plantation du canal de ceinture sur 6 km, traitement des eaux de drainage des zones agricoles au Sud-Est d'Ismaïlia (eaux qui se jettent dans le lac Timsah), aide au développement d'une industrie agro-alimentaire, construction d'un système d'égouts à Neficha.



Dans ce projet, la concertation entre des acteurs locaux et nationaux ne s'effectue pas au sein d'une nouvelle institution, puisque l'organisation qui coordonne les groupes de travail est appelée à disparaître à la fin du projet Habitat - la concertation informelle est supposée se poursuivre. Certains aménageurs responsables de ce projet à l'échelon du gouvernorat souhaiteraient le transformer en une institution durable afin de ne pas perdre les acquis<sup>144</sup>. Ils tentent d'institutionnaliser les unités techniques chargées de la mise en œuvre et de transformer les groupes de travail en commissions d'aménagement sectoriel au sein des gouvernorats afin d'assurer la survie de ce mode coopératif d'aménagement.

Le projet SIP a été reconduit en 1996 dans les autres villes du gouvernorat car l'expérience du partenariat a été jugée réussie - en fait, la première phase du projet avait déjà permis de mobiliser des équipes locales sur lesquelles on pouvait s'appuyer pour poursuivre et engager la mise en œuvre de projets en cours.

Le problème de la perpétuation des travaux engagés, voire de leur mise en application, se pose pour tous les projets conçus avec des participations extérieures. Il avait atteint son paroxysme dans les plans régionaux et schémas directeurs conçus avec le PNUD dans les années 1970 : les grandes orientations de ces plans d'aménagement, très coûteux et très éloignés des considérations pratiques, ne purent souvent pas être suivies d'effets, une fois partis les experts étrangers insérés dans les équipes planificatrices<sup>145</sup>. En effet, ces programmes ne pouvaient être mis en œuvre sans une préparation qui n'avait pas été envisagée, et qui rendait très difficile la transcription sous forme d'intervention pratique des principes évoqués dans les plans. L'intervention ponctuelle de l'agence britannique pour le développement, qui finança des projets dits « de démonstration » dans les trois villes du canal (dont le projet de réhabilitation du quartier al-Hekr à Ismaïlia, cité plus haut), traduit bien le manque de vision pratique de ces documents d'aménagement.

Par ailleurs, une équipe de l'université du Caire, appuyée par l'USAID, a pris l'initiative d'expérimenter, dans un certain nombre de villages, l'*Advocacy Planning*. Etabli selon le principe de l'aménagement urbain participatif, il consiste à mettre « les compétences des experts au service des catégories sociales les plus défavorisées, de manière à associer celles-ci au processus de planification et, ainsi, de contrebalancer la répartition inégale des pouvoirs dans la société » (RABIE M., 1999, p. 256). La participation des citoyens à tous les niveaux du processus de planification doit pallier les insuffisances bureaucratiques de l'appareil administratif. Cette approche privilégie le rôle

<sup>144</sup> Tarek Wafiq, aménageur participant au projet SIP d'Ismaïlia et Ahmad Askar, coordinateur du projet, nous ont fait part de leur volonté d'inscrire durablement les méthodes de l'aménagement participatif au sein du gouvernorat. Entretiens de septembre 1996.

<sup>145</sup> Ainsi, le schéma directeur de Suez, conçu en 1976 par l'agence « International Project Development THR », a-t-il été établi par un expert hollandais venu quelques semaines pour dessiner ce plan au sein du GOPP. Abd-el Monhem Ayoub, ingénieur de ce bureau, nous faisait part de ce que ce plan « ne tenait pas compte des contraintes réelles, et traduisait surtout un souci de composition d'une forme esthétique ». Au départ de l'expert, le développement urbain s'est poursuivi sans que les autorités locales ne tiennent aucun compte de ce projet spatial, vite devenu totalement caduc. Entretiens d'octobre 1996.

des experts qui apportent un « savoir » aux responsables de la population, lesquels sont initiés aux méthodes et au vocabulaire de l'aménagement urbain. Outre le fait qu'elle est idéologiquement discutable, sa mise en œuvre nécessite une organisation administrative assez lourde.

Enfin, l'ONG LIFE, soutenue par le PNUD, a accordé une aide financière à certains projets de participation par le biais de son programme « Initiative locale d'aide à l'environnement urbain » (ou *Local Initiative For Environment* : LIFE). Pour ce faire, elle a recensé dans toute l'Égypte un certain nombre de projets ou interventions où la participation locale a été effective.

Il en ressort que la participation locale résulte souvent de l'initiative d'ONG ou d'institutions internationales, qui implantent leur programme ou interviennent pour débloquer une situation. Elle peut aussi être le fait d'un dialogue instauré par les habitants, mais c'est plus rare, car « des formes de partenariat en milieu urbain égyptien [...] s'établissent lorsqu'un relatif équilibre de pouvoir est atteint entre les communautés et l'Etat [...], entre des adhérents égaux pouvant équilibrer leurs intérêts grâce au dialogue »<sup>146</sup>. La population doit alors être organisée en groupes structurés, pour s'accorder sur les priorités et objectifs et disposer de représentants dont la légitimité est reconnue à la fois par la population et l'administration. D'où la difficulté de faire naître une participation locale dans les zones d'habitat non réglementaire, dont la population est très hétérogène. Lorsqu'un leader cristallise l'opinion, il est rare qu'il ait des liens assez forts avec la structure centrale du pouvoir pour espérer être considéré comme un acteur légitime. En effet, la centralisation de la décision au sein de l'administration territoriale réserve la prise de décision à un nombre restreint d'individus, ce qui rend le partenariat dépendant de l'accès à ces individus, de leur présence, de leur assiduité et de leur motivation. Les accords de partenariat à court terme, qui prennent fin à l'achèvement du projet, sont favorisés par ce système.

## ***2. Les dysfonctionnements de la représentativité à l'échelle locale ne permettent pas la remise en cause de la centralisation du pouvoir***

On peut s'interroger sur la capacité des projets de participation locale à remettre en cause la centralisation extrême des décisions et à résoudre les blocages existants, en particulier les insuffisances institutionnelles.

Les diverses expériences de « participation » remettent en cause le manque de coordination entre les institutions en charge de l'aménagement au niveau national régional et local. Tarek Wafiq, un ingénieur chargé de la mise en place du *Sustainable Ismailia Project*, nous faisait part de l'absence de coopération entre le SIP et l'agence régionale du GOPP, dont le rôle se restreindrait à celui d'un consultant pour l'agence centrale. Cette agence régionale tend de son côté à exclure les équipes techniques du gouvernorat,

---

<sup>146</sup> SHERIF Y. (1999), *op. cit.*, p. 288.



puisque les gouverneurs peuvent approuver un plan conçu par le GOPP sans que leurs équipes techniques du bureau d'aménagement du gouvernorat ne l'aient vu. En effet, notre témoin du projet SIP nous rapportait que, lors d'une réunion du conseil régional pour le SIP, impliquant des équipes techniques du gouvernorats, celles-ci ont découvert un plan d'aménagement établi par le GOPP et dont elles n'avaient jamais eu connaissance.

En fait, les niveaux inférieurs de la hiérarchie territoriale disposent d'une autonomie décisionnelle tellement limitée que toute concertation est impossible, même si les conseils populaires sont constitués de représentants élus du peuple. L'absence d'une structure efficace de représentation de la population réduit la possibilité d'institutionnaliser la participation populaire. Seuls les conseils populaires locaux élus dans les administrations locales pourraient jouer le rôle de relais.

Or, leur dépendance financière, leur manque de moyens techniques et le manque de volonté politique des élus locaux réduisent leur représentativité<sup>147</sup>, d'autant que les élections en font un « lieu de pouvoir » où s'affrontent des personnalités plus concernées par leur accès à un maigre pouvoir qu'à la représentation des électeurs (lesquels sont d'ailleurs fort peu nombreux). Il en résulte que les comités populaires, pourtant supposés assurer la représentation et la défense des intérêts des communautés locales, sont fréquemment contournés par les ONG qui s'établissent comme agissant au nom des habitants, du fait de leur manque d'autonomie décisionnelle et financière déjà mentionnée (c'est le cas aussi bien dans les quartiers aisés que dans les zones d'habitat non réglementaire).

Les tentatives d'instaurer un « développement par le bas » se heurtent aux limites de la représentativité de la population et ne changent donc rien aux modalités de redistribution des pouvoirs. La concentration des décisions perdure, puisque les conseils populaires locaux sont régulièrement contournés au profit de personnes ayant directement accès au niveau supérieur de la hiérarchie. Les ONG trouvent en effet un avantage supérieur à négocier directement, au sein de l'administration, avec des individus qui bénéficient d'un réseau de relations et un accès privilégié à l'administration centrale ou au gouverneur. « Le mécanisme formel de négociation est mis en échec, à la fois de l'extérieur et de l'intérieur, favorisant ainsi la perpétuation d'un système où les relations d'individus à individus prédominent »<sup>148</sup>.

Par ailleurs, les groupes qui accèdent à la représentation et sont susceptibles, par leur organisation, de participer à des processus de médiation et de coordination autour de projets spécifiques, « sont traversés de rapports de force, peuvent servir des intérêts

<sup>147</sup> RABIE M. (1999) : « L'intégration des impératifs de l'aménagement urbain par l'appareil de l'administration locale en Egypte : à propos de l'expérience d'advocacy planning dans un petit centre du gouvernorat d'Assouan », in SIGNOLES P., EL KADI G., SIDI BOUMEDINE R. (ss. dir.) : *L'urbain dans le monde arabe : politiques, instruments et acteurs*, CNRS Editions, pp. 255-258. Selon cet auteur, le manque de volonté des élus locaux et l'absence de rationalité nécessaire à toute opération de planification constituent des problèmes socio-structurels qui, aggravés par des insuffisances institutionnelles, expliquent les difficultés de l'aménagement urbain.

<sup>148</sup> SHERIF Y. (1999), *op. cit.*, p. 292.

particuliers et ne sont pas forcément vecteurs de bien public local »<sup>149</sup>. On remarque que les acteurs sollicités, par exemple dans le projet SIP, pour participer aux comités de « participation » et autres groupes de travail implantés au niveau local en Egypte, ne sont autres que les grands hommes d'affaires<sup>150</sup> ou des institutions régionales telles que l'Autorité du canal de Suez à Ismaïlia. Ces acteurs qui disposent d'une légitimité au niveau national, sont aussi ceux qui sont les plus facilement intégrés au processus de décision, aussi bien à l'échelle locale qu'à l'échelle nationale. Leur participation vise à défendre les intérêts de leur groupe (au détriment, par exemple, de ceux des petits entrepreneurs). Comme le rappelle M. Lévy, les organisations d'acteurs locaux doivent être en mesure de prendre leurs distances « avec les logiques exclusivement individualistes ou étroitement communautaires, démontrer leur capacité à passer du conflit (de normes) à la construction d'un intérêt commun et leur aptitude à conduire leur activité à plusieurs échelles »<sup>151</sup>. Pour avoir un effet structurant dans la société, de telles organisations ont besoin de légitimation de la part des pouvoirs publics, ce qui en exclut souvent les simples représentants de la population.

Les expériences engagées au sein du programme LIFE montrent que, malgré la présence de nombreux partenaires dans l'aménagement urbain, les administrations locales n'ont pas davantage à mettre en place un dialogue : le gouvernorat dispose d'un pouvoir garanti sans qu'il ait besoin d'y recourir et les *hayy* (instances administrative les plus proches des citoyens) manquent à la fois de l'autorité et des ressources nécessaires pour pouvoir proposer un dialogue et y gagner quelque chose. C'est ainsi que les formes d'innovation impliquant la participation populaire se limitent à quelques opérations ponctuelles et ne remettent pas en cause le système établi.

### *3. Le système d'encadrement administratif résiste aux tentatives de réforme de la gestion étatique soutenues par les organismes internationaux*

Bien qu'elles recherchent une meilleure efficacité de l'administration, les expériences de mise en place d'un ensemble de procédures techniques de gestion locale ne modifient pas le système établi. La légitimation des acteurs tenus à distance, voire exclus, suppose, comme l'indique M. Lévy dans le cas de l'Afrique, une approche plus politique de la « lutte contre les inégalités », donc une intervention dans le champ des politiques publiques et ne peut être le fait de la seule velléité d'organismes extérieurs d'instaurer un développement local<sup>152</sup>. Cet auteur parle de « politiques intermédiaires » pour qualifier ce champ d'intervention :

<sup>149</sup> LEVY M. (2001), *op. cit.*

<sup>150</sup> Ou publics dans le cas de l'entreprise *Arab Contractors* à Ismaïlia, mais il est avéré que celle-ci, comme on l'a déjà rappelé, contrôle de nombreuses filiales privées. La participation de grands hommes d'affaires est aussi encouragée au niveau national : ils sont sollicités pour l'élaboration des objectifs du projet de réforme de la planification régionale engagé par le ministère de la Planification en collaboration avec le PNUD.

<sup>151</sup> LEVY M. (2001), *op. cit.*, p. 422

<sup>152</sup> *ibidem*, p. 423.



« Elles sont intermédiaires dans la mesure où il s'agit de se situer entre le cadrage macro-économique et la somme de mesures ou d'opérations locales; entre la politique au sens de gouvernement (*politics*) et la politique au sens de programme d'action (*policy*); dans la mesure également où il s'agit de travailler le point de rencontre et de médiation entre les interactions des dynamiques sociales et leur prise en compte dans des décisions de politiques nationales » (LEVY M., p. 423-424).

La rencontre entre deux processus, l'un émanant du « haut », l'autre de la base, est assez improbable tant que la décentralisation de l'Etat reste une velléité en Egypte. « De toute évidence, la bureaucratie centrale n'a pas intérêt à voir son pouvoir délégué aux niveaux administratifs inférieurs. Espérer que cette situation pourrait être modifiée du seul fait d'une réforme purement intra-bureaucratique est illusoire. En outre, les groupes sociaux - dont certaines ONG - ayant actuellement un accès exclusif à la bureaucratie d'Etat s'opposeraient aux modifications envisagées pour protéger leur relatif privilège »<sup>153</sup>. Ainsi, si les tentatives récentes et encore marginales de participation locale tendent - du moins dans les discours - à redonner une voix aux couches sociales les plus fragilisées par le retrait de l'Etat du domaine économique, elles restent limitées par la centralisation des décisions.

L'analyse de la décentralisation municipale au Brésil et au Mexique, réalisée par H. Rivière d'Arc, met au contraire l'accent sur le désengagement étatique qui en résulte. D'après les observations de l'auteur, cette décentralisation a rendu l'innovation politique visible et possible, même si elle n'a pas pour autant contribué à engager un développement local, ni la lutte contre la pauvreté. En revanche, elle a permis « d'échapper à l'entretien du mythe de l'intégration, sous un discours démocratique »<sup>154</sup>, tandis que tous les programmes sociaux financés au niveau international étaient interrompus.

Certaines interprétations envisagent la décentralisation municipale, associée à la « bonne gouvernance », comme l'instrument des politiques d'ajustement<sup>155</sup>. Par le caractère flou de sa définition, le terme de « gouvernance » se prête « aussi bien à des interprétations politiques concernant la légitimité des gouvernants qu'à des applications techniques restreintes mais précises touchant les pratiques concrètes de la gestion étatique »<sup>156</sup>. Sa mise en œuvre dans des projets de décentralisation locale contribuerait à rendre un certain pouvoir à la « société civile » qui est jugée, par les institutions internationales, plus légitime et plus apte que l'Etat - auquel est imputé l'échec des politiques d'ajustement - à piloter le développement. Un glissement s'est ainsi opéré chez les acteurs de la coopération qui identifient la gouvernance à la démocratie et à l'adoption

<sup>153</sup> SHERIF Y. (1999), *op. cit.*, p. 295.

<sup>154</sup> RIVIERE D'ARC H. (1999) : « Le municipale en pointe : une alternative territoriale ? Le contenu comparé de la décentralisation au Brésil et au Mexique », p.18.

<sup>155</sup> Pour cet auteur, la « bonne gouvernance » peut être considérée comme une « notion qui sert de cheval de Troie, de caution et de véhicule pour introduire un projet de réforme économique particulier ». CAMPBELL B. (2001), p. 303.

<sup>156</sup> BIAGIOTTI L., QUANTIN M. (2001) : « Les bailleurs de fonds, la conditionnalité et la promotion de la gouvernance en Afrique », in WINTER G. (ss. dir.) : *Inégalités et politiques publiques en Afrique*, Karthala-IRD, p. 328.

d'une économie libérale. Dans les faits, selon A. Campbell, ce qui passa pour de la démocratisation ne fut que le partage, entre ONG et Banque Mondiale, de nouvelles prérogatives arrachées aux services publics en perte de vitesse<sup>157</sup>.

En Egypte, les tentatives de mettre en place une innovation politique locale sont plus le fait d'organisations étrangères que d'une volonté étatique. Dans la mesure où la participation de la population - dans le cadre du projet SIP à Ismaïlia et de l'expérience soutenue par l'USAID dans plusieurs villages -, tend à remédier à des problèmes jusque-là délaissés par l'Etat ou ajournés du fait des insuffisances bureaucratiques de l'appareil administratif, les expériences égyptiennes d'innovation politique locale tendent à délégitimer l'action du gouvernement. Or, comme ces initiatives sont soutenues par les institutions internationales qui prônent par ailleurs le désengagement étatique de la vie économique, on peut légitimement penser que le système d'encadrement administratif très rigide et centralisé constitue un moyen, pour le pouvoir central, de résister à la mise en place d'une innovation politique qui reviendrait à remettre en question la légitimité de l'appareil étatique, non plus dans le domaine économique, mais dans celui de la gestion urbaine.

\* \* \*

Face à l'intervention croissante des institutions internationales, l'Etat s'efforce de conserver un rôle prépondérant, aussi bien dans l'activité économique que dans la gestion du territoire, qui correspond à ses fonctions traditionnelles. Afin de donner le change aux institutions qui le financent, il est prêt à abandonner une part de son contrôle sur l'économie nationale en cédant à la pression au sujet des privatisations, mais à certaines conditions. En revanche, il est un domaine dans lequel l'Etat refuse de céder : celui du partage de ses pouvoirs au niveau local, en opposant aux divers projets de participation locale un système administratif qui lui permet de conserver son pouvoir de décision.

Le refus initial du gouvernement égyptien d'adhérer aux normes imposées par les institutions financières exprime sa capacité à résister à la menace de rupture du système en place; c'est la source du compromis trouvé par les différents segments de la bourgeoisie pour se partager les rentes étatiques, tout en évitant la menace d'instabilité sociale par la pratique d'une redistribution minimale en faveur des populations défavorisées (par les subventions à la consommation et l'emploi public). Les « perdants » de l'ajustement (bourgeoisie d'Etat, hauts fonctionnaires, cadres politiques ayant des liens de clientèle avec des groupes privés, et salariés) ont perçu immédiatement les avantages auxquels ils devraient renoncer, alors que le groupe des gagnants, qui semble être plus diffus, devrait attendre des effets positifs à plus long terme. Lorsque, sous la pression financière des bailleurs de fonds, la réforme économique est devenue incontournable, elle a été soutenue par certains hommes d'affaires suffisamment bien

---

<sup>157</sup> CAMPBELL B. (2001), *op. cit.*, p. 303.



implantés pour ne pas craindre la remise en cause de l'alliance entre les secteurs privé et public ou conscients que celle-ci pourrait être contrebalancée par la constitution d'un milieu économique plus favorable aux affaires. L'adoption des mesures préconisées a alors été progressive : l'Etat est passé d'une réaction de résistance aux normes étrangères à leur acceptation délibérée, ce qui n'empêche pas les contournements (en particulier par une résistance passive qui s'exprime dans un premier temps par des retards à la mise en œuvre).

Cependant, l'acceptation entière de ces nouvelles règles est circonscrite à des enclaves délimitées - telles que les méga-projets - et ne signifie ni une adhésion globale de la société, ni l'intégration de tous ses acteurs dans le nouveau système. J. Coussy a mis en évidence ce type d'enclaves dans les pays africains; elles peuvent rendre service à la société en servant d'intermédiaires avec les bailleurs de fonds, en leur faisant croire, non sans abus d'après l'auteur, à l'intériorisation des normes importées par les responsables africains. Les grands projets nationaux (Port Saïd Est, Nord du Golfe de Suez, Nouvelle Vallée) peuvent être assimilées à quelques-unes de ces enclaves, dans lesquelles l'adhésion aux nouvelles normes internationales est saisie comme une occasion par certains hommes d'affaires privés nationaux, pour lesquels la réforme économique signifie une plus grande liberté d'investir et de nouveaux champs à conquérir. Ceux-ci espèrent « bénéficier des opportunités ouvertes par les nouvelles règles du jeu économique et politique [et] peuvent devenir les alliés de la diffusion des normes des institutions financières internationales dénommées "modernité", "libéralisation", "ouverture sur le monde" »<sup>158</sup>. Cette possibilité n'est pas un effet automatique, elle est saisie par quelques hommes d'affaires qui ont déjà su construire leur fortune. A leurs côtés, des ministres, hauts fonctionnaires et cadres formés à l'étranger, qui accueillent favorablement la politique d'ajustement, forment d'autres enclaves qui touchent de près à la fonction publique et « sont encouragées par la Banque mondiale, qui en a même créé au sein de la fonction publique, au risque de la démembrer »<sup>159</sup>.

Les mesures imposées au niveau international se superposent en outre à la logique de l'appareil d'Etat, lequel est loin d'être une institution unitaire ou homogène. Il faut se défaire de l'idéologie qui suppose que les rapports hiérarchiques règlent le fonctionnement du système d'acteurs en jeu dans l'aménagement du territoire. Cette idée est démentie d'abord par le renforcement de l'autorité centrale qui tend à gommer toute spécificité de l'échelle locale, mais aussi par la prise en considération de la « régulation par l'exception ». Ce phénomène, qui devrait être davantage considéré - si l'on en croit M. Crozier -, signifie qu'« un système est organisé de telle sorte que c'est en réussissant à échapper aux règles qui gouvernent ses jeux fondamentaux que l'on peut participer à son gouvernement »<sup>160</sup>. Ainsi, le schéma théorique du transfert de décisions et de la mise en œuvre des projets est superposé à des logiques de fonctionnement internes; il se double

<sup>158</sup> COUSSY J. (2001), *op. cit.*, p. 291.

<sup>159</sup> *idem*.

<sup>160</sup> CROZIER M., FRIEDBERG E. (1977) : *L'acteur et le système*, Seuil, p. 289.

d'un ensemble de compromis et négociations qui permettent une rediscussion de la règle. Chaque acteur dispose d'une marge de manœuvre qui lui permet de revoir à son avantage les directives nationales. Cette marge de manœuvre et l'importance accordée aux relations humaines informelles au sein de la hiérarchie impose de revoir la vision pyramidale du fonctionnement administratif.

L'accueil réservé à certains projets (les méga-projets<sup>161</sup>) ou le détournement final de leurs objectifs (comme le développement « anarchique » du commerce dans Port Saïd après que la ville eut été décrétée ville franche<sup>162</sup>) nous permettra d'observer, à travers des faits précis, les négociations qui ont lieu entre acteurs intervenant à des échelles différentes et les exceptions ou dérogations à la règle sur lesquelles repose le système d'acteurs.

La complexité du système d'action au sein duquel évoluent les acteurs internationaux, nationaux et locaux nous permet de penser, au final, que l'organisation régionale de la zone du canal de Suez n'est pas entièrement subordonnée aux transformations économiques observées au niveau international et qui se traduisent par l'intervention croissante des institutions internationales dans la politique intérieure.

---

<sup>161</sup> Cf. *infra* : Chapitre 6.

<sup>162</sup> Cf. *infra* : Chapitre 7.



## Chapitre 6

### LES MEGA-PROJETS « NATIONAUX » :

#### UNE RECONNAISSANCE DES ACTEURS PRIVÉS EGYPTIENS ET INTERNATIONAUX PAR L'ETAT

L'intervention croissante des acteurs privés dans la vie économique peut se situer jusqu'au cœur même du processus d'aménagement spatial - ce qui est le cas, parfois, en Egypte, notamment dans les deux méga-projets d'aménagement industriel et d'équipement portuaire dont la réalisation est en cours à chacun des débouchés du canal de Suez (Suez et Port Saïd).

Pour la mise en œuvre des méga-projets industrialo-portuaires dans la région du canal, les pouvoirs publics mobilisent des acteurs privés internationaux et égyptiens. Depuis 1996, date de l'accélération de la mise en œuvre de la politique de libéralisation économique, l'Etat semble donc prêt à reconnaître aux acteurs privés nationaux la qualité d'acteurs à part entière - et cela alors que leur rôle a longtemps été négligé par les pouvoirs publics, en Egypte comme dans la plupart des pays du Monde Arabe<sup>1</sup>. Le recours de l'Etat à des tiers pour mettre en œuvre sa politique n'est pas neutre<sup>2</sup>. Les modalités de la participation des acteurs privés donnent une idée de la rationalité prêtée par l'Etat, en tant que décideur, à ceux qu'il charge de cette mise en œuvre, ces derniers étant également, dans les cas que nous étudions, des usagers.

La manière dont M. Crozier et E. Friedberg conçoivent la régulation sociale nous fournit un cadre de référence pour étudier les situations d'ajustement des acteurs. En effet, la mise en œuvre des projets que nous allons étudier mobilise un système d'acteurs,

---

<sup>1</sup> SIGNOLES P. (1994) : « Acteurs publics et acteurs privés dans les villes du Monde Arabe », in SIGNOLES P., EL KADI G., SIDI BOUMEDINE R. (1999) : *L'urbain dans le monde arabe*, CNRS Editions, pp. 19-53.

<sup>2</sup> *ibidem*, p. 252.

c'est-à-dire, selon ces auteurs, un construit non formalisé, dont les règles sont empiriques et au sein duquel les acteurs sont en interrelation. « A l'intérieur des contraintes souvent très lourdes que leur impose « le système », [les acteurs] disposent d'une marge de liberté qu'ils utilisent de façon stratégique dans leurs interactions avec les autres. La persistance de cette liberté défait les réglages les plus savants, faisant du pouvoir, en tant que médiation commune de stratégies divergentes, le mécanisme central et inéluctable de régulation de l'ensemble »<sup>3</sup>.

Dans le système d'action mis en place pour la réalisation des méga-projets du canal de Suez, chaque acteur construit une stratégie qui répond aux critères de rationalité qui sont les siens et qui résulte d'un compromis entre ses objectifs et la marge de manœuvre que lui laissent d'autres acteurs. La réalisation d'objectifs supposés communs impose à l'Etat, initiateur des projets, de négocier le niveau et les moyens de contrôle qu'il entend garder sur le projet final : c'est ce qu'il s'efforce de faire notamment en partageant la mise en œuvre entre plusieurs groupes d'investisseurs, afin d'éviter d'accorder un monopole à l'un d'entre eux - il laisse d'ailleurs ainsi entrevoir la confiance limitée qu'il a envers certains de ces acteurs qu'il institue.

L'étude des rapports entre les différents types d'acteurs traduit une certaine articulation entre des échelles d'intervention : l'Etat centralisé, principal acteur du rapprochement entre le local et le mondial jusqu'au milieu des années 1990, abandonne désormais ce rôle à des acteurs privés intervenant au niveau national, ou local, selon leur capacité à construire une réponse adaptée. Dans ce cadre, le rôle que les pouvoirs publics et des acteurs privés nationaux peuvent jouer par rapport à l'international est redéfini. Ces derniers sont en effet susceptibles de s'allier au capital international et de renforcer leur propre poids, ou de devenir les médiateurs de l'Etat.

En 2002, les projets de Port Saïd Est et du nord du Golfe de Suez, que nous avons choisi d'étudier, ne sont pas encore achevés. Mais nous pouvons d'ores et déjà, au travers des discours, projets et appels d'offres qu'ils ont suscités, identifier des acteurs intervenant à différentes échelles, et tenter, à travers l'analyse de ces matériaux - auxquels nous avons ajouté plusieurs entretiens avec des responsables -, de cerner leurs logiques d'intervention. La description de la genèse de chacun de ces projets nous conduira à distinguer les acteurs en jeu et les atouts et finalités qui sont les leurs. Pour chaque projet nous verrons, ensuite, comment se régule le jeu d'acteurs publics et privés (nationaux, locaux et internationaux) lors de leur réalisation. Nous commencerons par resituer ces deux projets dans le cadre des méga-projets nationaux, puis nous étudierons successivement les grands projets de Port Saïd Est et du Nord du Golfe de Suez.

<sup>3</sup> CROZIER M., FRIEDBERGE. (1977) : *L'acteur et le système*, Points-Seuil, p. 30.



## I. LES MEGA-PROJETS : OBJECTIFS ET SPECIFICITES

Les projets de Port Saïd Est et du Nord du Golfe de Suez font partie des quatre méga-projets engagés par le gouvernement égyptien dans la seconde moitié des années 1990, dans le but de créer de nouveaux espaces de vie hors de la vallée du Nil, susceptibles de contribuer au rééquilibrage de la population sur le territoire national. Ce sont de nouveaux centres d'activités situés dans des espaces désertiques, qui devaient être dotés des infrastructures et des équipements nécessaires à l'accueil d'un peuplement massif dès 2002. Alors que la surface des terres arables, les capitaux et les opportunités d'emploi déclinaient, le gouvernement entendait ainsi relever le défi que posait la pression économique et sociale résultant de la croissance démographique et de celle de la population active.

Deux de ces méga-projets sont des projets de bonification des terres, à partir de canaux d'irrigation dérivés du Nil, dans le désert oriental - la Nouvelle Vallée - et dans le Sinaï - autour du canal de la Paix. Les deux autres sont destinés à exploiter la situation unique de la route maritime du canal de Suez - le port international de redistribution de Port Saïd Est et la grande zone industrielle et portuaire du Nord du Golfe de Suez -; ils sont en cours de réalisation depuis 1998 dans la région du canal de Suez. Ces deux projets ont tout particulièrement été conçus pour étendre la base industrielle de l'Égypte et encourager les investisseurs locaux et étrangers à établir des industries orientées vers l'exportation. Une Vallée de la Technologie devait également être aménagée sur la rive Est du canal de Suez, au niveau de la ville d'Ismailia, mais ce projet a été abandonné<sup>4</sup>.

La différence majeure entre ces méga-projets et les différents projets d'aménagement antérieurs réside dans le rôle dominant qui est désormais accordé par le gouvernement au secteur privé national et international pour leur mise en œuvre. Bien que la contribution de l'État au financement des travaux d'infrastructures préparatifs soit considérable, 75% des investissements doivent être pris en charge par le secteur privé. La loi sur l'investissement a été adaptée en 1997 (loi n° 8/1997) dans le but d'attirer l'investissement privé, en lui apportant des garanties et en autorisant les sociétés étrangères à détenir 100% du capital d'une entreprise. Ce dernier volet de loi permet à l'État de faire appel aux investisseurs étrangers, sollicités aussi bien pour implanter leurs activités en Égypte que pour participer à des projets d'infrastructures sous la forme de concession (contrats en CET : construire-exploiter-transférer).

Le système de la concession permet alors au gouvernement d'engager des projets de développement colossaux que les seuls fonds publics ne lui auraient pas permis de

---

<sup>4</sup> En effet, conçu en 1996, ce projet a été arrêté trois ans plus tard - alors que seize investisseurs privés s'étaient déjà engagés à acquérir 90 ha sur une superficie totale de 1620 ha et que le bâtiment administratif avait été construit - parce qu'il était très coûteux : le gouvernement tarda à verser les sommes promises (5,7 milliards de LE) et préféra finalement installer dans d'autres lieux des « villages technologiques » plus faciles à réaliser et moins coûteux. Un de ces « villages » a été aménagé dans la banlieue du Caire. Entretien avec M. Rafaat Abd el Azim, directeur du bureau d'études privé ECCO chargé de la planification du projet (octobre 1996). *al-Ahram Hebdo*, 28 avril-4 mai 1999.

réaliser. Le recours à la concession est un phénomène qui s'est généralisé dans le monde, aussi bien dans les pays industrialisés que dans les PVD où il touche le domaine maritime après celui des transports routiers<sup>5</sup>.

Les méga-projets s'inscrivent donc dans le cadre de la réforme structurelle de l'économie égyptienne. Ils devaient profiter des bons résultats macro-économiques enregistrés au milieu des années 1990 pour accroître la base productive afin de soutenir la croissance future.

Or, ces projets élaborés dans l'urgence pour renforcer l'économie égyptienne sont désormais accusés d'accroître les dépenses de l'Etat et de contribuer ainsi à la récession économique que connaît le pays depuis le début 1999<sup>6</sup>. Il est donc urgent que ces projets commencent à localiser des entreprises en activité pour que l'économie nationale bénéficie enfin des retours des lourds investissements engagés par l'Etat.

## II. PORT-SAÏD EST : ENTRE AMBITIONS NATIONALES, FIRMES INTERNATIONALES ET AJUSTEMENTS LOCAUX

Le projet de créer un nouveau terminal à conteneurs et une zone franche à Port Saïd Est procède d'une décision politique, mais sa réalisation est en grande partie à la charge d'investisseurs privés. Ce projet fait en effet intervenir des opérateurs internationaux et des investisseurs locaux, privés et publics. Les modalités de leur participation ont fait l'objet de longues négociations, engagées entre 1997 et 1999, qui témoignent de la volonté du gouvernement d'exercer un contrôle sur les engagements de chaque catégorie d'acteurs.

### A. Le projet : genèse et limites

L'idée de tirer parti de la position de Port Saïd sur une des grandes routes maritimes mondiales en y établissant un grand port date de 1982, mais n'a véritablement été reprise qu'en 1995, date à laquelle le GAFI (General Organisation for Investment and Free Zones) donne son accord pour installer à Port Saïd Est une vaste zone franche industrielle multi-fonctionnelle desservie par un nouveau port.

En 1996, lors du Sommet économique du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord tenu au Caire, l'Egypte annonce donc sa volonté de construire un nouveau port à conteneurs, véritable plate-forme de transbordement dans le but d'accroître son commerce international. Les Néerlandais s'étant montrés intéressés par sa réalisation<sup>7</sup>, un comité bilatéral pour l'étude du projet portuaire de Port Saïd Est fut formé à la suite de cette Conférence; il regroupait des représentants des gouvernements hollandais et égyptien.

<sup>5</sup> BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT (1999) : *Rapport sur le développement en Afrique*, Abidjan : Banque Africaine de Développement.

<sup>6</sup> Butter D. : « Egypt gets rumbled », *MEED*, 14 July 2000.

<sup>7</sup> *al-Ahram Weekly*, 29 april-- 5 may 1999.



Après avoir obtenu la réalisation d'une étude de faisabilité en 1998, le gouvernement néerlandais finança, en 1999, la réalisation d'un *masterplan* du nouveau port et de la zone industrielle, qu'il confia à l'association NTP (Netherlands Transport and Logistic Platform), un partenariat public-privé qui réunit plusieurs firmes de travaux et de gestion portuaires<sup>8</sup>.

A terme, l'objectif du projet de Port Saïd Est est la création d'un centre de distribution international qui doit tirer parti de sa localisation géographique unique pour attirer les navires des grandes lignes de navigation mondiales ; ce dernier utilisera la technologie moderne et un système de transport multimodal afin d'accélérer la croissance économique égyptienne en permettant l'accroissement et la diversification des exportations de biens et de services.

Ce projet est soutenu par le PNUD et placé sous la tutelle du ministère de la Planification. Les travaux de construction du port, de terrassement de la zone industrielle attenante et de raccordement du site aux infrastructures et réseaux publics sont en cours depuis 1999.

### ***1. Les préalables à la constitution d'un hub et d'une zone industrielle internationale : des capacités techniques adaptées et une direction privée***

Le projet de Port Saïd Est est articulé autour de celui d'un grand port à conteneurs, un *hub* international, construit à l'entrée Nord du canal de Suez pour profiter d'un accès direct au port depuis une route majeure du trafic commercial international (cf. Pl. 4).

La capacité prévue pour le port est susceptible de lui permettre d'acquiescer ce rôle : elle doit atteindre 1,7 million d'EVP par an à son ouverture (celle-ci, prévue initialement en 2002, a été repoussée à 2003) et 3,5 millions d'EVP à terme (capacité prévue pour 2010-2015). Grâce à une profondeur de 63 pieds (19,2 m) en phase finale, le nouveau terminal pourra donc accueillir les porte-conteneurs de 8<sup>ème</sup> génération (chargeant jusqu'à 18 000 EVP), lesquels pourront également emprunter le canal de Suez<sup>9</sup>. La longueur du futur quai spécialisé (1200 m et 2400 m à terme) et la surface de la zone portuaire consacrée au stockage et au traitement des conteneurs (22 km<sup>2</sup>) devraient également satisfaire les clients potentiels du port.

<sup>8</sup> *Middle-East Times*, 29 avril-5 mai 1999

<sup>9</sup> La profondeur du canal a été portée à 62 pieds à la fin de 1999 et les travaux d'approfondissement se poursuivent pour atteindre la profondeur de 72 pieds. cf. *supra* : I<sup>ère</sup> Partie, Chapitre 2, III.

Planche 4 : Le futur terminal à conteneur de Port Saïd Est, à l'entrée Nord du canal de Suez



Source : Suez Canal Container Terminal, 2002.

Planche 5 : Master plan de Port Saïd Est : le port, la zone industrielle et le projet agricole



Source : Suez Canal Container Terminal, Port Said Governorate, 2002.



Les caractéristiques techniques prévues à terme correspondent en effet à celles des grands ports à conteneurs méditerranéens : les deux plus importants d'entre eux (Gioia Tauro dans le sud de l'Italie et Algésiras<sup>10</sup>) traitaient plus de 2 millions d'EVP en 2000, grâce à des équipements dont la capacité est proche de celle prévue pour le terminal de Port Saïd Est (Gioia Tauro dispose de plus de 3000 m de quais et la profondeur du port atteint 18 m).

Le port de Port Saïd Est est prévu pour fonctionner comme un *hub* régional, un centre de transbordement des gros navires-mères engagés sur les routes maritimes mondiales qui empruntent le canal de Suez. Dans ce but, la création de nouvelles lignes maritimes régionales est envisagée pour rediriger les conteneurs transportés par les navires-mères vers leurs destinations finales dans la région. A partir de Port Saïd Est, des navettes de plus petite taille achemineront ainsi les conteneurs vers leur destination finale en Méditerranée orientale (Turquie), en mer Noire (anciennes Républiques Soviétiques), ainsi que dans certains pays du Proche-Orient et de la péninsule arabique (Jordanie, Etats du Golfe, Iran, Arabie Saoudite). Or si, en Méditerranée orientale, aucun port de transbordement régional n'est encore susceptible de concurrencer le futur terminal de Port Saïd, ce n'est pas le cas dans la péninsule arabique, où les ports de Dubaï, Jeddah, Salalah (Oman) et Aden disposent d'ores et déjà de capacités considérables<sup>11</sup>. Le développement des transports multimodaux est également annoncé comme un moyen d'élargir l'hinterland du terminal de Port Saïd Est vers les pays voisins du Proche-Orient à travers le Sinaï et l'amélioration des routes terrestres, achevée en 2002 côté égyptien, va dans ce sens. Toutefois, les conséquences de la crise israélo-palestienne remettent en cause la connexion des voies terrestres régionales - ainsi, la construction de la voie ferrée longeant la côte nord du Sinaï et desservant le futur terminal de Port Saïd s'est arrêtée avant la frontière israélienne.

Par ailleurs, au sud de la zone portuaire est planifiée une vaste zone industrielle de 88 000 ha dans laquelle seront effectuées des activités de transformation industrielle, mais aussi de traitement, d'emballage et d'entreposage de marchandises. La surface de cette zone industrielle traduit le changement d'échelle des projets industriels planifiés en Egypte : la plus grande des zones franches existantes, celle d'Alexandrie, s'étend en effet sur 3 500 ha et celle de Port Saïd fait seulement 490 ha.

Il est prévu, en outre, d'établir un centre de services international en relation étroite avec le port, dans le but de contribuer à l'installation des nouvelles activités de services maritimes que le port est supposé attirer dans le secteur bancaire, l'assurance, le ravitaillement, la maintenance et la réparation des navires, l'entreposage de marchandises

<sup>10</sup> En 1998, le terminal d'Algésiras s'est hissé au 20ème rang des ports à conteneurs mondiaux, les premiers et deuxièmes étant Singapour (15,1 M EVP) et Hong-Kong (14,9 M EVP), le premier port européen, Rotterdam, arrivant quant à lui en 6ème position avec 6 M EVP. (Puerto Bahia de Algesiras : *Bulletin d'information*, n° 9, octobre 1998).

<sup>11</sup> Ces capacités atteignent respectivement 3 millions d'EVP, 1 million, 2,2 millions et 500 000 EVP. Au sujet de la concurrence entre ports dans la région, cf. *supra* : Chapitre 4, I. D.

et la manutention des conteneurs. La création de 250 000 emplois est attendue ! Le projet de Port Saïd Est est complété par la planification d'une zone touristique située à proximité du lac Mallaha (11 villages touristiques sont prévus), de pêcheries et de nouvelles terres agricole le long du canal de la Paix, au sud de la zone industrielle. L'ambition du projet est de créer un nouveau pôle de peuplement susceptible d'accueillir 600 000 personnes (cf. Pl. 5), soit davantage que la population de la ville de Port Saïd.

Le nouveau terminal à conteneur constituant la pierre angulaire du projet, les autorités ont décidé de le faire bénéficier d'un mode de gestion performant, susceptible de répondre aux exigences des plus grandes compagnies maritimes. Dans ce but, le Parlement a voté la loi sur l'organisation maritime égyptienne (loi n° 1/1998), qui autorise le secteur privé, y compris les investisseurs étrangers, à diriger la plupart des activités de transport maritime (incluant les opérations portuaires, le ravitaillement et la construction navale). Les opérateurs privés internationaux, responsables de grands terminaux dans le monde, peuvent donc participer à l'équipement et à l'exploitation des nouveaux ports en devenant actionnaires (majoritaires ou non) de sociétés mixtes d'exploitation portuaires, agissant sous le régime de la concession, réglementée par des contrats C.E.T. (Construire-Exploiter-Transférer). Le terminal de Port Saïd Est constituera ainsi, avec le nouveau port du nord du Golfe de Suez, le premier port privé égyptien.

Les travaux portuaires et l'aménagement de la zone industrielle de Port Saïd Est ont de fait été confiés à des consortiums qui regroupent divers acteurs et, notamment, de grands groupes maritimes spécialisés dans le transport de conteneurs :

- la première phase d'équipement et de gestion du terminal à conteneurs en contrat C.E.T. a été confiée à une *joint-venture* associant l'entreprise d'arrimage hollandaise ECT (European Container Terminal, qui exploite le terminal de Rotterdam), le danois Maersk (un géant du transport de conteneurs qui exerce aussi dans la construction navale et l'aéronautique) et des investisseurs privés et publics égyptiens;

- la construction d'un autre terminal pour les navires généraux (cargos) a été confiée en contrat C.E.T. à un groupe constitué uniquement d'investisseurs égyptiens;

- la concession pour l'aménagement de la zone industrielle a été accordée à quatre groupes d'investisseurs privés égyptiens. Ils sont regroupés au sein d'un consortium, la East Port Saïd Free Industrial Zone Development Company, qui supervise et harmonise les opérations.

Si le système de la concession permet à l'Etat de conduire des grands projets tout en se déchargeant d'une partie des coûts sur le secteur privé, ce dernier investit tout de même 300 M d'US\$ dans le projet de port et de zone industrielle de Port Saïd Est. Le financement de la première phase des travaux est en effet à sa charge : construction du quai spécialisé à conteneur et mise à disposition des services publics; prolongement vers la zone portuaire et industrielle des routes, de la voie ferrée, des réseaux d'eau et



d'assainissement, de communication et d'énergie (une centrale électrique est en cours de construction).

## 2. Les motivations à l'origine du projet portuaire

Le nouveau terminal a été prévu pour adapter l'Égypte à l'évolution des transports maritimes dans le monde et pour avoir un effet positif sur le trafic du canal de Suez. Il doit également stimuler la nouvelle zone industrielle, puisque celle-ci a été conçue comme un moyen de créer de nouvelles bases industrielles qui permettront de moderniser et diversifier l'industrie égyptienne et d'accroître le volume des exportations.

### a. Comblent les insuffisances du port existant et revitaliser le canal de Suez

Le projet de port est fondé sur les perspectives d'accroissement du trafic maritime mondial de conteneurs. L'accroissement du trafic général dans le port de Port-Saïd est largement dû à celui des marchandises conteneurisées (leur proportion passe de 7% à 50% du tonnage total entre 1988 et 1997). En valeur absolue, la hausse du trafic de conteneurs est continue depuis 1986, avec plus de 40% de progression par an entre 1991 et 1997, date à laquelle il atteint 416 394 EVP. Cette hausse s'explique, d'après la Port Saïd Port Authority, par l'augmentation du nombre des contrats que la société de gestion du terminal existant (Port Saïd Containers Handling Company) a signés avec les grandes compagnies d'armateurs mondiaux, par les facilités offertes par le port, ainsi que par la participation de l'Organisme du canal de Suez à l'approfondissement du chenal d'entrée dans le port et à la construction du quai multi-usages n°2. Toutefois, malgré les améliorations apportées aux services portuaires, le trafic a chuté brutalement - presque de moitié - en 1998, pour tomber à 269 921 EVP; cette baisse est imputée par l'autorité portuaire à la crise économique qui a touché l'Asie en 1998 et provoqué la baisse des échanges internationaux.

Or, même si l'on se base sur le trafic record de 1997, celui-ci reste loin de l'objectif d'1,7 M de conteneurs prévu pour le nouveau terminal dès 2002, objectif qui dépasse, en outre, le nombre de conteneurs traités la même année par les sept ports égyptiens réunis : Port Saïd, Damiette, Alexandrie et Daqahliya en Méditerranée; et Suez, Hurghada et Nuweiba en mer Rouge (1,235 M EVP en 1997).

La position du nouveau port sur une voie maritime internationale est l'argument évoqué pour garantir son essor futur. Or, l'idée même d'une « rente de situation », c'est-à-dire d'un avantage de localisation qui induirait automatiquement un revenu - idée sur laquelle compte le gouvernement égyptien pour assurer le succès du nouveau terminal - est éminemment discutable. En effet, le nombre de porte-conteneurs utilisant les services du port de Port-Saïd en 1997 représente à peine le quart des 4 012 porte-conteneurs qui empruntaient le canal de Suez à cette date. Si le nombre de porte-conteneurs qui accostent à Port Saïd est limité alors que le port est *a priori* bien placé sur une route maritime circumterrestre, cela est dû, d'une part, à la fragilité de l'économie égyptienne - laquelle

n'encourage pas le développement des exportations et des transports maritimes - et, d'autre part, à la mauvaise adaptation du port existant à ce mode de transport.

Les capacités techniques et les modalités de gestion du port existant à Port Saïd ont en effet été critiquées par l'Association des hommes d'affaires égyptiens (*Egyptian Businessman Association*) dès 1994. La profondeur (45 pieds, soit moins de 12,8 m)<sup>12</sup> et la longueur des quais étaient considérées comme insuffisantes. De plus, le coût des opérations était jugé prohibitif. Celui-ci est en effet - encore aujourd'hui - largement supérieur à celui des autres ports égyptiens, car il dépend en partie du coût du transport depuis ce port vers son hinterland : l'inspection des marchandises aux douanes situées à l'entrée de la ville de Port Saïd impose des délais supplémentaires aux camions qui entrent ou quittent la ville franche et tout retard à la livraison se traduit par un renchérissement des coûts. Ce handicap pénalise les importations et les exportations par ce port, dès lors que leur destination ou leur provenance se situe en dehors de la ville de Port Saïd<sup>13</sup>.

Or, le problème des délais à la sortie de la ville dépend du statut de ville franche de Port Saïd et risquait fort de se perpétuer dans le nouveau terminal si ce statut continuait à freiner les échanges entre le port et son hinterland. La suppression de ce statut, bien qu'elle n'ait fait l'objet d'aucun discours officiel, ni d'aucun débat, est à l'ordre du jour depuis le 1er janvier 2002 : sa suppression progressive d'ici 2007<sup>14</sup> aboutira au démantèlement des postes de douanes à la sortie de la ville et résoudra, de ce fait, le problème des délais de livraison des marchandises transitant par le port.

Toutefois, la cherté et la lenteur des services portuaires ne sont pas spécifiques au terminal de Port Saïd : dans les ports égyptiens ces services coûtent trois fois plus cher et prennent deux à six fois plus de temps que dans les ports européens<sup>15</sup>. En outre, jusqu'à la réforme générale des ports égyptiens, initiée par la Banque mondiale et mise en application en 2000, les procédures d'inspection des marchandises étaient dispersées entre plusieurs organismes et ministères et il fallait présenter 11 certificats internationaux pour garantir la validité de la cargaison. Les délais et la corruption renchérisaient encore le coût des opérations de sortie des marchandises des ports. En outre, la gestion publique des ports était assurée par un P.D.G. nommé à titre honorifique qui ne disposait ni des responsabilités ni de l'autorité nécessaire pour faciliter les opérations. Dans ces conditions, la gestion privée du nouveau terminal, assurée par un consortium dans lequel participent deux opérateurs spécialisés dans le transport de conteneurs et présents dans

<sup>12</sup> MEED, 24 avril 1998.

<sup>13</sup> Ces difficultés rejaillissent sur les zones industrielles d'exportation avoisinantes, telle celle de la ville nouvelle de Dix de Ramadan qui peine à attirer de nouvelles entreprises, justement à cause des déficiences du secteur portuaire. *al-Ahram Weekly*, 21-27 juillet 1994.

<sup>14</sup> Cf. *infra* : Chapitre 7.

<sup>15</sup> SRI International (1995), cf. *supra* : Tableau 9, dans le Chapitre 4, II. E. et Allen R. : « Next life for the marine sector », *Financial Times*, avril 1999.



les plus grands ports mondiaux, constitue un moyen de changer radicalement les méthodes de gestion de l'activité portuaire.

L'aménagement de ce port est par ailleurs destiné à revitaliser la rente que procure le canal de Suez, en attirant à son entrée Nord les grandes lignes de transporteurs de conteneurs. Miser sur le transport des porte-conteneurs pour ranimer le trafic du canal est logique. En effet, ce sont les navires dont la progression est la plus forte dans le canal : en 1997, ils ont supplanté les tankers pour le tonnage transporté<sup>16</sup>. C'est donc grâce à l'essor des marchandises générales que le revenu du canal se maintient autour de 2 milliards d'US\$ après plusieurs années de baisse. Relancer la rente de situation du canal de Suez, alors même que cette voie intercontinentale est de plus en plus marginalisée par le déplacement du centre de gravité du commerce maritime de l'océan Atlantique vers l'océan Pacifique<sup>17</sup>, suppose donc, pour le gouvernement égyptien, d'adapter les ports du canal à l'évolution des transports maritimes en anticipant sur la demande des grands opérateurs portuaires mondiaux.

#### b. La volonté d'adapter le port à l'évolution des transports maritimes et de prendre place dans le réseau maritime en voie de constitution

Le gouvernement souhaite tirer parti de l'accroissement du transit de marchandises entre l'Extrême-Orient et l'Europe pour faire de Port Saïd Est un *hub* méditerranéen. L'augmentation du trafic conteneurisé est en effet remarquable en Asie du Sud-Est, mais aussi en Méditerranée où le réseau de ports commence tout juste à se structurer<sup>18</sup>. D'où l'enjeu que représentent les futurs *hubs* pour les grandes compagnies maritimes qui les exploitent et les Etats qui les localisent. En effet, depuis 1996, la concentration du secteur maritime se traduit par les prises de participations des compagnies maritimes dans les terminaux portuaires et la conclusion d'accords d'alliances entre grands armements pour le partage des grandes lignes de navigation<sup>19</sup>. Dans ce climat très concurrentiel, il est indispensable, pour un terminal à conteneurs qui ambitionne une position de *hub*, d'être inclus dans le réseau des ports d'escale de l'une de ces grandes compagnies.

Pour le gouvernement qui localise un terminal, l'insertion de ce dernier dans le réseau des grands *hubs* mondiaux génère de multiples activités destinées à attirer le trafic de conteneurs. Les plates-formes de tri et de stockage permettent d'optimiser la redistribution des marchandises et, donc, le fonctionnement du terminal. Une nouvelle génération d'équipements logistiques a ainsi vu le jour à la fin des années 1980 : ce sont les centres de distribution associés aux terminaux à conteneurs, dont le plus fameux est le

<sup>16</sup> Cf. *supra* : Chapitre 2, III. A. 4, Fig. 24.

<sup>17</sup> Cf. *supra* : Chapitre 4, I. A.

<sup>18</sup> En Asie de l'Est, en Europe et aux Etats-Unis, le transport maritime est déjà bien organisé autour de certains *hubs*. Cf. *supra* : Chapitre 4, I. D. Tab. 6.

<sup>19</sup> Cf. *supra* : Chapitre 4, I. B. 2.

Distripark de Rotterdam<sup>20</sup>. Ces plates-formes multimodales permettent de capter plus de trafic et de réaliser plus de valeur ajoutée en soignant la rapidité et la qualité des opérations et en intégrant, en outre, un niveau élevé de télécommunications et de services. Améliorer les liaisons entre les terminaux et nouveaux équipements (de levage, d'entreposage) permet en effet de réduire le temps d'escale et de rendre plus performant le *feeder* (transbordements des gros porte-conteneurs vers les plus petits navires). Groupage-stockage-manutention-tri-redistribution sont les étapes du circuit d'un produit conteneurisé, étapes qui s'imposent comme un suivi complémentaire du transport en mer. Le *hub* de Port Saïd a été conçu pour tirer parti de cette évolution, et le choix d'ECT comme opérateur international spécialisé pour exploiter le port est significatif : ECT gère également la plate-forme multimodale du port de Rotterdam.

Mais d'autres ports, déjà opérationnels en 1999 - les ports d'Israël, de Turquie, de Chypre, et surtout celui de Gioia Tauro au sud de l'Italie -, seraient tout à fait capables, selon certains analystes, d'absorber la hausse du trafic régional de conteneurs<sup>21</sup>. Le renforcement de la compétition entre les ports méditerranéens qui cherchent à devenir un *hub* du réseau maritime mondial est telle que ceux qui ont pris une certaine avance (comme celui de Gioia Tauro) menacent l'émergence des nouveaux ports. La volonté du gouvernement de conduire très rapidement le projet de Port Saïd Est correspond ainsi à son espoir de prendre de vitesse d'autres projets similaires dans la région (tels ceux de Beyrouth - abandonné depuis - et de Haïfa).

### 3. Un « projet national » sujet à critiques

Au début de l'année 2000, le projet de Port Saïd Est a fait l'objet de critiques sévères de la part de certains membres du Parlement et d'hommes d'affaires. Ces accusations portaient, d'une part, sur l'absence d'un quai adapté aux marchandises générales dans le futur port, et, d'autre part, sur le coût du projet et la participation d'opérateurs étrangers.

Si le gouvernement égyptien a répondu aux exigences des hommes d'affaires nationaux en affirmant sa volonté de promouvoir les exportations au moyen d'un nouveau terminal assorti d'une zone industrielle et de distribution à Port Saïd, ces derniers n'ont pas pour autant été satisfaits, et ce dès l'annonce du projet. En effet, l'absence d'un terminal pour les cargos menaçait, selon eux, le succès de la zone industrielle. Cette omission de taille peut s'expliquer par l'empressement avec lequel s'est déroulé la planification du projet de terminal à conteneurs, et par le fait que le projet de zone industrielle n'a été ajouté qu'ultérieurement. Elle a toutefois focalisé toutes les critiques

<sup>20</sup> Dans ce centre de distribution, plus de 300 entreprises étrangères confiaient en 1991 à des entreprises locales les opérations de traitement des conteneurs et des marchandises. VIGARIE A. (1998) : « Les ports maritimes et leur environnement humain et économique », in GAMBLIN A. (ss. dir.) : *Les littoraux, espaces de vies*, DIEM, SEDES, p. 89. Cf. *supra* : Chapitre 4, I. C. 3.

<sup>21</sup> *Business Week*, august 2, 1999. Cf. *supra* : Chapitre IV, I.



formulées par l'opposition à l'encontre du méga-projet<sup>22</sup>. Cette opposition considérait que le fonctionnement de la zone industrielle à aménager à proximité du port à conteneurs aurait gagné à être prévu en articulation avec les activités portuaires ; toutefois, en ce cas, il aurait été indispensable d'aménager un quai pour permettre l'appontement des cargos (navires non spécialisés). L'« oubli » de cet aménagement a incité un groupe d'investisseurs égyptiens de la zone industrielle à se substituer aux opérateurs du projet Port Saïd Est en engageant la construction, pour un investissement de 30 M US\$, d'un quai de 330 m pour accueillir les cargos; mais il est probable que cet équipement sera rapidement insuffisant.

Par ailleurs, le coût du projet de Port Saïd Est pour les finances publiques a attisé les critiques de certains parlementaires. Le gouvernement a en effet investi 330 M d'US\$ dans la première phase des travaux, qui inclut le creusement du port, la construction du quai de 1200 m ainsi que les infrastructures (routes, voie ferrée, réseaux d'eau, d'énergie et de communication<sup>23</sup>).

En janvier 2000, Omar Barakat, député du Wafd, affirmait lors du débat organisé par le Comité des transports à l'Assemblée du Peuple que les retombées pour le gouvernement, sous forme de royalties, ne sauraient justifier ces lourds investissements. Or ceux-ci sont d'autant plus lourds que la réalisation de ce projet gigantesque suppose la résolution de certains problèmes techniques. En effet, les caractéristiques du sous-sol dans la zone marécageuse située entre le canal et, à l'est, le lac Bardawil, où se situera le nouveau port, le long du canal de dérivation du canal de Suez<sup>24</sup>, nécessitent l'utilisation de techniques complexes et coûteuses pour parvenir à construire des quais de 16,5 m de profondeur. C'était pourtant la seule localisation possible, puisqu'elle évite aux navires de se détourner du canal de Suez pour entrer au port, ce qui constitue une garantie pour son attractivité et est la condition pour qu'il devienne un *hub* rentable pour les armateurs (cf. Fig. 47).

D'autres députés s'inquiétèrent du fait que le gouvernement n'ait pas publié de budget ni d'informations précises quant aux implications financières des méga-projets<sup>25</sup>. Le gouvernement réfuta cette accusation en assurant que la majeure part des financements proviendrait du secteur privé et en arguant des retards qu'occasionneraient de nouvelles évaluations.

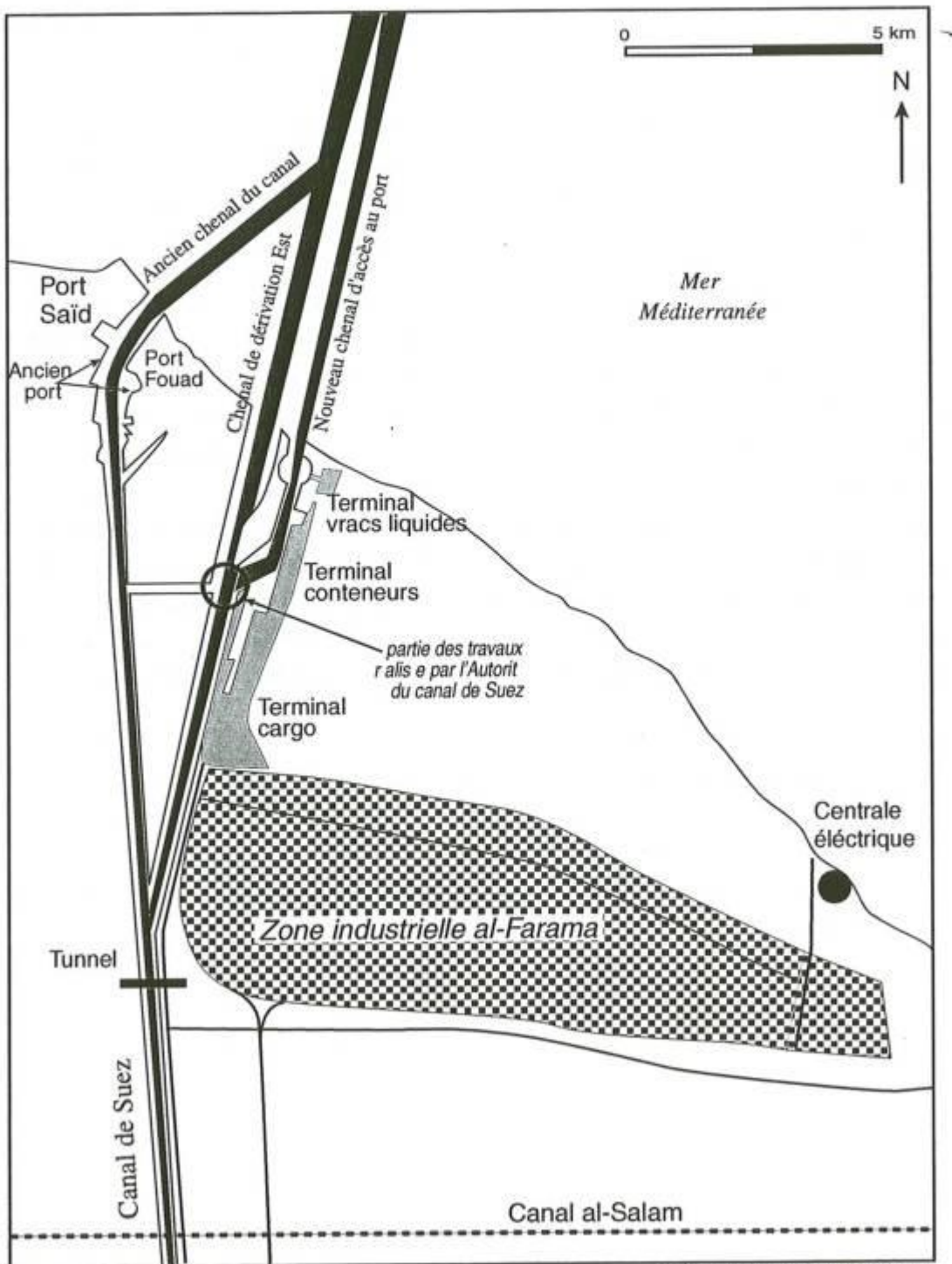
<sup>22</sup> *MEED*, 7 January 2000.

<sup>23</sup> *al-Ahram-Weekly*, 17-23 Feb 2000.

<sup>24</sup> Ce canal de dérivation, creusé après la guerre de 1973, est plus profond que l'ancien débouché méditerranéen du canal. Cette dérivation est empruntée par tout le trafic Sud-Nord, ainsi que par une partie des navires se dirigeant vers le Sud : les plus gros porteurs et ceux qui chargent des marchandises dangereuses (afin de leur éviter la traversée de la ville de Port Saïd par l'ancien chenal).

<sup>25</sup> M. Serrageddin, député du Wafd. *MEED*, 7 January 2000.

Figure 47 : Port Saïd Est : les aménagements en cours (nouveau port et zone industrielle) et la recomposition de l'espace industrialo-portuaire



Source : Est Port Saïd Masterplan



Mais la participation du secteur privé fait également l'objet de vives critiques. Dans un rapport rendu public en mars 1999<sup>26</sup>, le Comité Industriel de la Choura (chambre consultative du Parlement) a lui aussi mis en garde le gouvernement contre la précipitation avec laquelle il ouvrait le secteur maritime au secteur privé. Selon plusieurs membres de ce conseil, la participation privée dans ce secteur vital devrait être limitée aux Egyptiens, non seulement à cause de son importance stratégique au regard de la sécurité nationale, mais aussi parce que 90% du commerce extérieur de l'Egypte passe par le transport maritime - or, la dépendance complète du développement du secteur maritime à l'égard des investissements privés est jugée dangereuse car ce secteur requiert de lourds investissements qui dépassent la capacité du seul secteur privé.

Les opposants aux privatisations se sont focalisés, lors du débat à l'Assemblée du Peuple (l'autre chambre du Parlement), sur l'octroi de la majorité des parts du consortium de gestion du nouveau terminal à conteneur de Port Saïd à des partenaires étrangers, ce qui traduirait, selon eux, la mainmise d'une compagnie étrangère sur un « bien national ». Le sous-secrétaire du ministère des Transports, Magdy Nassef, rétorqua que le choix d'une compagnie maritime internationale spécialisée dans la gestion portuaire permettait d'accorder toutes les garanties nécessaires au bon service et à l'attraction des grandes lignes de navigation. Cette attraction détermine en effet la réussite du *hub*, puisque celui-ci ne peut fonctionner en tant que tel que s'il est choisi par une compagnie (dans l'idéal par plusieurs) comme un port central dans l'organisation de ses lignes maritimes. Pour cela, il faut que le port réponde aux exigences d'efficacité et de rapidité que les ports existants en Egypte, gérés par des entreprises publiques, ne sont pas à même de garantir.

Les critiques à l'encontre des méga-projets se sont renouvelées durant la première moitié de l'année 2000, alors que l'Egypte connaissait une crise monétaire inquiétante, qui fut aggravée par les emprunts contractés auprès des banques publiques pour la réalisation des grands projets dont la rentabilité ne sera perçue - en cas de succès - qu'à long terme.

## **B. L'appel d'offres pour le nouveau terminal à conteneurs de Port Saïd : l'exemple d'une négociation entre l'Etat et des investisseurs privés nationaux et internationaux**

Le choix de l'opérateur international en charge de l'exploitation du nouveau terminal à conteneurs de Port Saïd, au sein d'une *joint-venture* constituée avec des investisseurs égyptiens du secteur public et privé, a nécessité près de deux ans de négociations entre le gouvernement et les acteurs privés locaux et internationaux. L'étude de la genèse du projet permet de révéler les intérêts de différents groupes d'acteurs et d'observer de quelle manière l'Etat se positionne vis-à-vis des acteurs internationaux pour intégrer ses propres acteurs nationaux (publics ou privés) dans le jeu international. Elle montre en

---

<sup>26</sup> « Shura debates maritime transport », *Al-Ahram Weekly*, 18 -24 March 1999.

outre que la mise en place d'un projet dont le capital privé international sera possesseur révèle les contradictions internes au gouvernement.

### *1. La difficile conclusion d'un accord de concession*

Pour la constitution de ce consortium, on peut observer le jeu de divers acteurs intervenant à différentes échelles et intéressés par le même projet. Chacun d'entre eux agit en fonction de ses représentations et intérêts, mais ne peut élaborer sa stratégie qu'en fonction des compromis qu'il peut tisser avec les autres acteurs.

#### *a. Les acteurs en présence*

Les méga-projets étant sous l'autorité directe du chef de l'Etat, ce dernier suit de très près son déroulement. Le responsable direct du projet du port de Port Saïd Est est la Division des transports maritimes du ministère du Transport.

En outre, plusieurs autorités et entreprises publiques sont impliquées dans le projet de gestion du futur terminal à conteneurs, à savoir :

- Les sociétés d'exploitation des terminaux à conteneurs de Port Saïd et de Damiette : Port Saïd Container Handling Company et Damietta Container Handling Company. Ces sociétés furent inscrites, en 1999, au programme des privatisations des entreprises publiques, mais, après de nombreux retards, leur privatisation a été suspendue.

- L'Autorité du Canal de Suez (ou SCA : Suez Canal Authority). Héritier de la Compagnie Universelle du canal de Suez, cet organisme public qui jouit d'une certaine autonomie est chargé de la maintenance et de la gestion du canal de Suez, ainsi que de la planification des travaux nécessaires à son adaptation aux conditions du trafic maritime international. Il gère parallèlement une quinzaine d'entreprises liées au transport maritime. L'Organisme du canal détient une position de leader dans le domaine maritime en Egypte qu'il retire de son implication dans la gestion du port de Port-Saïd (elle fut de son ressort jusqu'en 1986) et de la réputation de ses chantiers navals.

- L'EGPC (Egyptian General Petroleum Company). C'est l'Autorité publique chargée de la production et de la distribution du pétrole. Elle dépend du ministère du Pétrole et s'associe avec des entreprises, le plus souvent étrangères, en vue de prospecter et d'exploiter les ressources pétrolières. Elle n'a aucune prérogative en matière de transport maritime mais le gouvernement a souhaité, dans un premier temps, l'intégrer au projet.

Deux des opérateurs internationaux du secteur du transport de conteneurs ont répondu à l'appel d'offres du ministère du Transport pour le développement du terminal de Port Saïd Est et ont été mis en concurrence par ce ministère:



- La première est l'agence australienne de P&O Port, un des opérateurs portuaires leaders, qui exploite 21 ports sur trois continents (Europe, Asie, Afrique). C'est une filiale du groupe britannique P&O (Peninsular & Oriental), l'une des plus grandes firmes de navigation, de logistique et de transport et l'une des plus anciennes (fondée en 1837, elle disposait déjà d'une agence à Suez avant le percement du canal en 1869 pour assurer le commerce entre l'Angleterre et ses colonies). L'une des branches du groupe, P&O Nedlloyd, est l'un des plus grands transporteurs de conteneurs au monde.

- La seconde est la firme néerlandaise ECT International (European Combined Transports). Cet opérateur de terminaux à conteneurs est aussi l'un des leaders mondiaux. Il exploite la plate-forme logistique du port de Rotterdam, premier port européen et 5e port mondial pour les conteneurs en 1998. ECT est aussi connu comme développeur de *hub* terrestre (Venlo aux Pays-Bas et Duisburg en Allemagne), ce qui lui donne une certaine avance dans la mise en place de transports multimodaux<sup>27</sup>. Pour obtenir la concession du futur terminal de Port Saïd Est, il s'est associé à l'opérateur danois A. P. Møller - groupe auquel appartient également le premier transporteur mondial de conteneurs, Maersk.

Plusieurs consultants, égyptiens et étrangers ont par ailleurs été regroupés par le ministère des Transports pour étudier les différentes offres proposées pour la réalisation des deux projets de Port Saïd Est et du port du Nord du Golfe de Suez :

- Le Centre de Consultation et de Recherches Maritimes (Maritime Research & Consultation Center). Basé à Alexandrie, ce centre est affilié à l'Arab Maritime Transport Academy, en tant qu'association à but non lucratif au service du secteur maritime. Il dispose d'un budget et d'une équipe de direction indépendants.

- Le consultant égyptien en ingénierie géotechnique, Hamza Associates. Cette firme de consultants réalise des études dans des domaines aussi variés que les transports (notamment maritime et activité portuaire), l'énergie, la construction, le tourisme, l'aménagement urbain et régional, l'eau, la réhabilitation et l'environnement. Elle exerce son activité dans divers pays d'Afrique et du Proche-Orient. Dans le projet de Port Saïd Est, elle a étudié plus spécifiquement les propositions techniques (*masterplan* du port, connexion à l'entrée du canal de Suez) et supervisé les travaux de creusement et de construction du port.

- Le consultant allemand Lackner & Partners. Cette firme spécialisée dans le conseil en ingénierie hydraulique et côtière, particulièrement dans les ports et voies fluviales, est l'une des agences leaders des consultants indépendants; elle exerce ses activités en Afrique, en Asie et en Amérique latine. Elle a accompagné le ministère des Transports égyptien dans la planification et l'exécution du projet de Port Saïd Est de 1996 à 2001 : réalisation d'une analyse du trafic maritime et d'une étude de faisabilité technique. Elle a

---

<sup>27</sup> MARCADON J. (1999), p. 19.

ensuite assisté le gouvernement pendant les négociations et la conclusion de l'accord de concession et assuré la direction des travaux conjointement avec les autres consultants.

#### b. La chronologie de la conclusion de l'accord de concession avec ETC

La concrétisation du projet de Port Saïd Est a été amorcée, en mars 1998, par l'approbation d'une société au capital de 440 millions d'US\$ chargée d'assurer le développement et la gestion du port : la Suez Canal Container Handling Company, fondée par les sociétés d'exploitation des terminaux à conteneurs de Port Saïd et Damiette, l'Organisme du Canal de Suez, et l'EGPC (Egyptian General Petroleum Corporation). Les trois quarts du capital de ce consortium devaient être proposés au capital privé et le dernier quart partagé entre les membres fondateurs de l'entreprise.

Après des négociations directes pour le creusement et la gestion du futur terminal avec deux opérateurs internationaux, P&O Ports of Australia et ECT (Pays-Bas), le ministère des Transports signa un protocole d'accord avec P&O Port en avril 1998 pour la réalisation et l'exploitation sous la forme d'une concession (contrat C.E.T.) d'un terminal à conteneurs d'une capacité de 700 000 EVP par an. P&O Port, spécialisée dans les conteneurs, devait détenir 60% de la *holding* et les secteurs public et privé égyptiens 40% à parts égales<sup>28</sup>.

Ce premier accord entre le ministère des transports et P&O incluait la réalisation, aux frais du gouvernement, des travaux de creusement du port et de réalisation des quais. Or, le coût de ces travaux, estimé par l'opérateur international, dépassait le budget que le gouvernement s'était fixé (220 millions d'US\$). P&O, qui espérait intégrer cette partie des travaux à son contrat de concession pour l'exploitation à long terme du terminal, justifia la hausse du coût des travaux par la responsabilité qu'il engageait et par l'engagement financier à long terme que représentait la mise en œuvre du creusement du port et son entretien. Le ministère des Transports décida néanmoins, à la fin de l'année 1998, de rompre le protocole d'accord conclu avec P&O.

Le ministère des Transports avait alors le choix entre négocier pour réduire le montant des travaux, refaire une offre publique en changeant les spécifications du projet ou confier les travaux de creusement à l'Autorité du canal de Suez. Cette dernière solution fut écartée après que certains analystes du groupe de consultants du ministère aient émis des doutes quant à la capacité de cette autorité de réaliser les travaux aussi rapidement qu'un consortium international spécialisé<sup>29</sup>.

En décembre 1998, le ministère décida finalement de faire un appel d'offres séparé pour les travaux de creusement du port et de construction des quais et d'attribuer la

---

<sup>28</sup> *La lettre Afrique Expansion*, 23/11/1998.

<sup>29</sup> *MEED*, 15/01/1999.



concession pour l'équipement et la gestion du terminal par un processus d'offre publique plutôt que par la négociation directe.

En février 1999, le ministère, toujours insatisfait des offres des consortiums qui avaient répondu à son appel pour la réalisation des travaux de creusement du port et de construction des quais (elles atteignaient entre 315 et 355 millions d'US\$), décida de séparer ces deux catégories de travaux et parvint ainsi à obtenir une réduction conséquente du montant proposé par le consortium qui proposait l'offre la moins onéreuse. Il signa donc un contrat de 210,9 millions d'US\$ pour le creusement du port avec un consortium constitué par quatre grands groupes d'ingénierie internationaux (les néerlandais Koninklijke Boskalis Westminster<sup>30</sup> et Ballast Nedam Dredging, le belge Jan de Nul, et le sud-coréen Hyundai Engineering & Construction Corporation). La construction d'un quai de 1200 m de long et de 40 m de large fut attribuée, en juillet 1999, par un autre appel d'offres, à un groupe italien, Rodio, associé à l'entreprise égyptienne Arabian International Construction pour 60 millions d'US\$.

Le ministère des Transport proposa également une nouvelle offre pour le développement du terminal de Port Saïd Est (toujours en février 1999). Il en profita pour accroître la capacité du terminal, qui devait passer à un million d'EVP dès son ouverture, prévue pour 2002. L'exploitation du terminal devait être concédée au consortium Suez Canal Container Handling Company sous la forme d'un contrat C.E.T. pour une période de 30 ans renouvelable. Durant cette période, le consortium versera au gouvernement 1% de royalties sur le trafic réalisé<sup>31</sup>.

Les offres de P&O Ports et ECT International (Pays-Bas) furent retenues en avril 1999. Jusqu'au mois d'août, les deux opérateurs furent mis en concurrence par le ministère des Transports qui sélectionna finalement ECT, au terme de quatre mois de négociations. L'accord de concession fut ratifié en février 2002 par le gouvernement égyptien. Le consortium gestionnaire du terminal (Suez Canal Container Terminal ou SCCT) a été formé en janvier 2000; ECT, en partenariat avec le danois A. P. Møller, lui-même affilié à Maersk, obtenait 60% des parts, le reste étant partagé entre plusieurs compagnies égyptiennes du secteur privé, trois organismes publics et une banque publique. Les travaux de SCCT ont commencé au printemps 2002 et le port devrait être opérationnel en 2003.

## *2. L'Etat règle les conditions de participation des partenaires publics locaux*

La constitution du consortium exploitant le terminal est marquée par des hésitations et des retours en arrière de la part du gouvernement égyptien qui soutient la participation de divers acteurs nationaux au sein du consortium public/privé.

<sup>30</sup> A travers sa filiale Boskalis International Egypt for Marine Construction Works, ce groupe est bien implanté en Egypte où il a déjà réalisé des travaux de creusement pour le canal de Suez et les ports de Daqahliya, Damiette et Alexandrie.

<sup>31</sup> *MEED*, 30 avril 1999.

Les hésitations du gouvernement pour choisir l'opérateur international chargé, dans le cadre d'un consortium, de la construction et de l'exploitation du port de Port-Saïd en concession, se sont accompagnées d'une évolution de la composition du consortium (cf. Tab. 11). Cette évolution laisse entrevoir l'enjeu des négociations qui ont eut lieu entre le gouvernement et d'une part, les agences publiques régionales et, d'autre part, les opérateurs internationaux. L'Etat exerce ainsi un certain pouvoir de contrôle sur la composition de la future compagnie de gestion du port au sein de laquelle il souhaite garantir le rôle de ses agences publiques impliquées dans le transport maritime, tout en profitant du savoir-faire de l'opérateur international.

Le gouvernement a profité du nouvel appel d'offres lancé en 1999 pour réduire sa participation au sein du consortium et préciser les conditions de participation de certains acteurs locaux - Autorité du canal, EGPC (qui est exclu du consortium en 1999) et Sociétés de gestion des ports à conteneurs de Port Saïd et Damiette.

Tableau 11 : Evolution de la participation des secteurs public et privé dans la compagnie de gestion du terminal à conteneurs de Port-Saïd Est

Participations	en 1998	août 1999
Opérateur international	60 %	60 %
Secteur public	20 %	15 %
EGPC (Egyptian General Petroleum Company)	5 %	
Suez Canal Authority	5 %	5 %
Banque publique	10 %	10 %
Secteur privé	20 %	25 %
Opérateurs des terminaux à conteneurs de Port-Saïd et Damiette ( <i>projet de privatisation annoncé fin 1998</i> )	10 %	10 %
Compagnie d'investissement d'hommes d'affaires égyptiens		15 %

Sources : La lettre Afrique Expansion 23/11/1998 et Middle-East Times 19/8/1999.

L'Etat a d'abord été obligé de se positionner au sujet de la participation d'un organisme influent dans la région, l'Autorité du canal de Suez, qui gère encore le domaine maritime du port existant. En effet, à la fin de l'année 1998, lors de la rupture du premier protocole d'accord du ministère des Transports avec P&O, nous avons vu que l'Autorité du canal n'a pas été sollicitée pour la réalisation des travaux de creusement du port, même si cette solution avait été envisagée. Compte tenu des délais très courts imposés par le gouvernement pour la construction du port (2 ans), le ministère des Transports maritimes a préféré confier les travaux à un groupe international spécialisé<sup>32</sup>, plus apte selon lui à tenir les délais. Cette décision traduit la confiance limitée qu'accordent le ministère et le gouvernement à cette agence publique. Elle peut aussi résulter des

<sup>32</sup> Ce dernier, Port Said Dredging Consortium, mené par l'entreprise belge Jan de Nul, a commencé les travaux en mars 1999. Utilisant neuf dragues de grande capacité, acheminées sur les lieux par les diverses firmes internationales réunies au sein du consortium, il a pu achever les travaux de creusement du chenal en février 2001.



réticences des opérateurs internationaux - avec lesquels le ministère des Transports négociait à ce moment-là - à travailler avec cette autorité publique. Cela aurait en effet signifié pour eux de s'accorder avec un opérateur local qui est moins spécialisé qu'eux et auquel ils auraient dû abandonner une part des travaux qui devait initialement figurer dans leur contrat de concession.

Mais l'Autorité du canal, qui était considérée jusque-là comme l'acteur essentiel de tout projet concernant le canal maritime, était pourtant bien décidée à participer aux travaux d'un nouveau port situé à l'entrée Nord de la voie maritime qu'elle exploite. Finalement, le gouvernement lui a confié la réalisation d'une part infime des travaux, à savoir le creusement du chenal qui relie les bassins sud du nouveau port au canal maritime (cf. *supra* : Fig. 47). Ainsi, en mai 1999, un portail installé par l'Autorité du canal sur le chantier du port pour accueillir la visite du chef de l'Etat, attestait de sa participation au projet (cf. Pl. 6).

Planche 6 : L'appropriation du projet de Port Saïd Est par l'Autorité du canal de Suez : son blason sur un portique installé sur le chantier



Source : F. Bruyas, Port Saïd Est, 1999.

*« Bienvenue au Président Mohammed Hosni Moubarak, le héros de la bataille de la Traversée et de l'aménagement ». Le texte affiché au fronton du portique, sous l'image du bâtiment de l'Autorité du canal, fait référence à la traversée du canal le 6 octobre 1973. Sur les montants du portiques sont mises en parallèle les représentations de la vallée du Nil (à gauche) et du canal de Suez (à droite).*

Bien que l'Autorité du canal ait été mise à l'écart des grands travaux, elle s'est néanmoins vu reconnaître sa place au sein des fondateurs du consortium gestionnaire du terminal de Port Saïd Est, dans lequel 5% des parts lui ont été attribuées. Le gouvernement se devait en effet d'impliquer cette autorité qui dispose d'une réserve foncière de part et d'autre du canal - qu'elle conserve en vue d'une future extension du canal maritime. Une partie de cette réserve stratégique de terrains, qui englobait une

portion du site du projet Port Saïd Est, a ainsi pu être récupérée par le gouvernement pour la réalisation du méga-projet.

Le gouvernement s'est donc arrangé pour intégrer l'Autorité du canal au projet portuaire et lui octroyer une participation au sein du consortium mixte public-privé, mais sans toutefois faire grandement appel à ses capacités techniques; cela permet toutefois à l'Autorité du canal, cet acteur plus que centenaire dans la région, de rester témoin et acteur du futur développement de la zone du canal.

On observe aussi, dans le dernier appel d'offres, la disparition d'une autre agence publique dont la participation au consortium du terminal de Port Saïd Est avait été annoncée en 1998 : l'EGPC, autorité publique qui gère l'activité pétrolière. Son élimination réduit la part totale allouée au secteur public dans le consortium (elle passe de 20 à 15%). Cette part n'est toutefois pas si réduite puisque l'on peut y ajouter celle de 10% allouée aux sociétés publiques de gestion des terminaux à conteneurs voisins - Port Saïd Container Handling Company et Damietta Container Handling Company -, qui n'ont finalement pas été privatisées (comme leur privatisation était annoncée à la fin de 1998, elles avaient été intégrées à la part de 20% qui revenait au secteur privé dans la constitution du consortium, cf. tableau 11). Il est probable que les critiques qui avaient été formulées à l'encontre de la privatisation accélérée du secteur portuaire au Parlement, en mars 1999, aient poussé le gouvernement à faire machine arrière. En effet, en réponse à ces critiques qui accusaient le gouvernement de mettre sous la coupe du capital étranger le bien public, le ministre des Transports, Soliman Metwalli, avait insisté sur le fait que l'Autorité du canal de Suez et les grandes sociétés de transport maritime resteraient dans le secteur public en raison de leur importance stratégique<sup>33</sup>.

Lors de la seconde spécification pour l'appel d'offres concernant l'exploitation du futur terminal, lancé en 1999, le gouvernement a donc redéfini les conditions de participation des acteurs locaux du secteur maritime que sont les sociétés publiques de gestion des terminaux à conteneurs voisins - Port Saïd Container Handling Company et Damietta Container Handling Company - au consortium Suez Canal Container Handling Company. Il a également précisé la nature des relations entre le nouveau terminal détenu en majorité par l'opérateur international et les différents terminaux à conteneurs de la région.

En impliquant les sociétés publiques des terminaux de Port Saïd et Damiette dans la gestion du nouveau terminal, le gouvernement chercha à limiter le risque, pour les terminaux voisins de Port Saïd Est, de se trouver marginalisés par le développement d'un nouveau terminal conçu pour devenir un *hub* régional.

Optant visiblement pour l'établissement d'une collaboration entre ces acteurs maritimes - sans doute justement parce qu'il craignait une marginalisation des terminaux

---

<sup>33</sup> « Shura debates maritime transport », *Al-Ahram Weekly*, 18 - 24 March 1999.



existants -, le ministre de l'Economie a d'emblée affirmé, en 1998, la nécessité d'une coopération entre le nouveau terminal et les ports adjacents de Port Saïd et Damiette. Il étayait son opinion en insistant sur la concurrence susceptible d'être exercée par les anciens terminaux, lesquels, bien que souffrant des dysfonctionnements déjà cités, avaient selon lui l'avantage d'avoir déjà amorti leur capital et leurs infrastructures.

En posant en ces termes la question de la compétition entre ports voisins, le gouvernement tentait de faire pression sur les opérateurs internationaux afin qu'ils collaborent avec les anciens terminaux de Port Saïd et Damiette, collaboration sans laquelle ces derniers risqueraient, du fait de la présence d'un grand opérateur à Port Saïd Est, d'être supplantés ou de ne pas trouver de repreneur privé.

Or, c'est finalement l'opérateur international qui se vit fournir l'assurance, en avril 1999, que les anciens terminaux à conteneurs voisins du futur *hub* ne traiteraient pas plus de 1,2 millions d'EVP/an pour Damiette et 600 000 EVP/an pour le terminal voisin de Port-Saïd (c'est-à-dire néanmoins, pour ce dernier, deux fois plus qu'il n'en traitait en 1998<sup>34</sup>).

Ainsi, le nouveau terminal de Port-Saïd Est dispose-t-il d'une garantie de non-concurrence de la part des ports voisins, alors que ceux-ci disposent seulement d'une petite participation dans le capital du futur terminal.

### *3. La mise en concurrence des deux opérateurs mondiaux*

Lors des discussions et négociations préalables au choix de l'opérateur international, chacun des deux grands groupes pré-qualifiés (ECT et P&O) s'est efforcé d'apparaître comme le candidat idéal pour développer le port de Port Saïd.

La compétition que se sont livrée les deux opérateurs principalement intéressés les poussa à s'engager dans une surenchère, en proposant dans l'offre qu'ils ont formulée en avril 1999, des capacités variant de 1,4 et 1,7 M EVP par an alors que l'appel d'offres du ministère des Transports portait sur un terminal d'un million d'EVP. Le changement d'échelle du projet traduit le passage de l'idée d'un nouveau port à celui d'un *hub*, que les grandes compagnies portuaires et maritimes s'appliquent à constituer en prévision de la structuration du réseau du transport maritime en Méditerranée. La conséquence, pour l'Etat égyptien, c'est qu'il lui est indispensable de faire appel à ces opérateurs privés internationaux pour équiper et exploiter un terminal dont les capacités dépassent celles de tous les terminaux à conteneurs égyptiens réunis.

L'intérêt porté par les grandes alliances de transporteurs aux ports égyptiens n'en est pas moins très récent. Il date de la libéralisation du secteur des transports maritimes (lois de 1997 et 1998), laquelle s'est accompagnée de programmes d'investissements

---

<sup>34</sup> Le port de Port Saïd a en effet traité 269 921 EVP en 1998.

visant à l'amélioration des capacités des ports égyptiens autres que celui d'Alexandrie. Ainsi, en 1998, la *Grand Alliance* a choisi Damiette comme port de transit pour son trafic conteneurs Est-Ouest - et Maersk envisageait le même choix -, alors que l'Alliance New World (Japon, Corée et USA) optait pour Port Saïd<sup>35</sup>.

L'attention que portent au projet de Port Saïd Est les plus grands opérateurs de terminaux portuaires mondiaux - raison pour laquelle ils se trouvent en concurrence - est liée à sa situation sur une grande route commerciale entre les deux plus grands ports du monde, Rotterdam et Singapour.

Dans les nouvelles conditions dictées par la concentration du trafic maritime aux mains de quelques alliances d'armateurs conclues pour le marché du transport de conteneurs sur la route Europe-Asie, le choix de l'opérateur auquel sera alloué les travaux dépend beaucoup de ses relations avec de grands transporteurs, en particulier au sein d'une alliance<sup>36</sup>. Les deux opérateurs en concurrence ont chacun leurs atouts en ce domaine :

- Le néerlandais ECT International dispose, grâce à son association avec l'opérateur danois A. P. Møller pour la réalisation du projet de Port Saïd Est, d'un accord avec le transporteur danois Mærsk (lequel appartient au groupe A. P. Møller). En 1998, l'alliance Mærsk-Sealand est la plus puissante.

- P&O Ports, filiale de P&O, bénéficie quant à elle de la présence, au sein du même groupe, du transporteur P&O Nedlloyd. Ce dernier est classé au deuxième rang (en capacité) des transporteurs mondiaux de conteneurs. Il fait également partie de la seconde plus grande alliance entre transporteurs, la *Grand Alliance*, qui regroupait six grands transporteurs mondiaux en 1998 : l'allemand Hapag-Lloyd, le singapourien Neptune Orient Lines (NOL), le japonais Nippon Yusen Kaisha (NYK), le malais Malaysian ISC et le chinois de Hong-Kong Oriental Overseas Container Lines (OOCL) et P&O Nedlloyd<sup>37</sup>.

Chacun de ces opérateurs a fait valoir à sa manière les avantages que le ministère des Transports aurait à le choisir.

La firme ECT alliée à A. P. Møller, dont l'offre a finalement été choisie par le gouvernement, a su faire valoir un label de qualité grâce à ses références - en particulier son rôle à Rotterdam<sup>38</sup> - et elle a convaincu que Port-Saïd s'intégrerait à sa stratégie

<sup>35</sup> *MEED*, 24 avril 1998.

<sup>36</sup> En effet, les transporteurs d'une même alliance n'hésitent pas à déplacer leurs activités, ensemble, vers les ports qui leur semblent plus avantageux - c'est ce qui s'est passé entre 1996 et 1998 pour Maersk-Sealand et les compagnies de la « Grand Alliance » qui choisirent le nouveau terminal italien de Gioia-Tauro.

<sup>37</sup> Au sujet de la concentration dans le secteur des transporteurs de conteneurs et de la puissance des différentes alliances, cf. *supra* : Chapitre 4, I. B. 2.

<sup>38</sup> Comme nous l'avons déjà mentionné, Rotterdam, qu'il gère, est le plus grand port du monde, avant Singapour; son trafic est de 307 millions de tonnes en 1998. *Jeune Afrique Economie*, 28 juin-11 juillet 1999.



d'expansion en Méditerranée (elle a des intérêts dans le terminal de Trieste en Italie). Mais, surtout, ECT a mis en avant ses alliances avec deux groupes importants qui garantissent à l'Égypte un volume d'activités conséquent pour le futur port et sa zone industrielle :

- NTP (Netherland Transport and logistics Platform) est une association financée par le gouvernement néerlandais qui regroupe 30 sociétés spécialisées dans les transports maritimes et terrestres (dont Boskalis, qui a déjà participé à des travaux de dragage pour l'Organisme du canal de Suez et les ports de Damiette et Alexandrie). Elle est bien connue du ministère des Transports égyptien puisqu'elle avait suivi le projet de Port Saïd Est depuis ses prémises et réalisé, en 1998, une étude de faisabilité pour le terminal et sa zone industrielle.

- La compagnie maritime danoise Maersk, l'un des leaders mondial du transport par conteneurs, s'engageait, d'une part à utiliser le futur terminal pour transférer ses conteneurs de l'Asie vers l'Europe, et, d'autre part, à ouvrir de nouvelles lignes maritimes, ce qui garantirait un trafic considérable pour le futur port.

L'offre de ECT a en outre été soutenue, en avril 1999, par une délégation d'hommes d'affaires néerlandaise, dirigée par le ministre des Affaires Etrangères des Pays-Bas, qui a réussi à faire pencher la balance du côté de cet opérateur. Le président de NTP avait alors affirmé que si l'Égypte choisissait ECT, les firmes appartenant à son association investiraient en Égypte. De plus, l'offre était accompagnée de celle de 10 millions de florins (soit 4,34 millions d'euros) d'aide destinée à assurer l'assistance technique et la promotion des investissements étrangers en Égypte<sup>39</sup>.

L'opérateur P&O Ports avait quant à lui tenté de convaincre le gouvernement de la qualité de son offre en faisant part, en novembre 1998, de sa volonté d'acquérir des parts dans les sociétés de terminaux à conteneurs existants de Damiette et Port Saïd qui étaient proposées à la privatisation. Or, cette offre n'a pas eu l'effet escompté, car elle a plutôt éveillé la méfiance du gouvernement. En effet, ce dernier n'a pas souhaité accorder un pouvoir trop conséquent au groupe international en lui accordant un quasi-monopole sur le transport par conteneurs dans la région. Le fait que P&O prenne ce risque donne toutefois une idée de la confiance que le groupe plaçait dans le succès du futur terminal et témoignait de sa volonté d'intégrer les terminaux existants au sein d'un plus vaste ensemble portuaire.

Bien qu'il ait engagé une politique de libéralisation du secteur portuaire, le gouvernement s'est donc réservé le droit d'exercer un certain contrôle sur le secteur maritime en fixant les conditions de participation au sein du consortium et en jouant de la concurrence entre les opérateurs ayant soumis une offre. Toutefois, le refus d'accorder la direction du futur terminal à P&O exprime aussi la difficulté, pour l'Etat, à mettre en

<sup>39</sup> ALLEN M. : « Rotterdam of the East », *al Ahram Weekly*, 29 april - 5 may 99

œuvre les privatisations, et c'est bien ainsi que l'avait interprété l'un des responsables de P&O lors de la rupture du premier protocole d'accord puisqu'il déclara : « Nous avons toujours su que lorsqu'il est question de privatisation, cela requiert de la patience »<sup>40</sup>. Mais l'attribution finale du projet à la firme concurrente de P&O montra que la patience ne suffit pas.

#### 4. Les réticences à la privatisation freinent l'attribution de la concession

La place allouée à l'opérateur international au sein de la société d'exploitation du futur terminal contraint le gouvernement à composer avec les réticences manifestées à l'encontre des privatisations qui divisent ses propres rangs. Aussi, durant la période qui s'est écoulée entre la proposition lancée en 1998 par le ministère des Transports pour la réalisation du projet et l'attribution de la concession à E.C.T. en août 1999, les hésitations et critiques de certains membres du gouvernement - qui accusaient le gouvernement de brader les entreprises publiques et de mettre le pays sous le contrôle du capital étranger - contribuèrent à créer un climat peu favorable à l'attribution rapide de la concession pour le port de Port Saïd Est.

En effet, la réforme engageant, à partir de 1991, les privatisations n'a pas été acceptée facilement, ni par l'opinion, ni même au sein du gouvernement<sup>41</sup>. L'arsenal législatif a pourtant été renforcé de façon à faciliter l'investissement étranger d'une manière générale (loi sur les incitations et les garanties de l'investissement, 1997) et à autoriser l'exploitation privée des terminaux portuaires (loi 1/1998). Cependant, la situation qui prévalait auparavant a laissé des traces. En effet, avant que le législateur ne vote la loi relative à la privatisation des terminaux portuaires, ce secteur était considéré comme stratégique, donc exclu du champ des privatisations. En outre, tout investissement privé dans le Sinaï est encore soumis à l'approbation des ministères concernés et, de fait, exclu de la loi sur l'investissement votée en 1997. Dans ce contexte, l'accord d'une concession à un consortium privé, détenu en majorité par une société étrangère, pour réaliser sous forme de concession un projet portuaire dans le Sinaï, supposait de lever d'un coup toutes les hésitations qui avaient prévalu jusque-là au sein même du gouvernement<sup>42</sup>.

Durant la période 1998-1999, le gouvernement du Premier ministre Kamal al-Ganzouri essuya les critiques des institutions internationales pour n'avoir pas respecté le calendrier des privatisations. Le changement de gouvernement qui suivit la réélection du

<sup>40</sup> MEED, 15/01/1999.

<sup>41</sup> Cf. *supra* : Chapitre 5, II. C.

<sup>42</sup> Bien qu'il n'ait jamais été officiellement déclaré, l'abandon, de fait, du projet de la Vallée Technologique du Sinaï en 1999, pourrait en partie s'expliquer par les mêmes réticences. C'est précisément le régime de la propriété dans la région stratégique du Sinaï qui semble avoir constitué un frein au projet : en effet, le conseiller juridique du gouvernement insista sur la nécessité de limiter la concession de terrains à exploiter à des entreprises dont le capital était égyptien ou mixte. Cela allait à l'encontre de la volonté des hommes d'affaires qui souhaitaient voir la participation d'entreprises étrangères afin de profiter d'un transfert de technologie. cf. Reda D. : « La vallée des promesses », *al-Ahram Hebdo*, 28 avril-4 mai 1999.



Président Moubarak en septembre 1999 donna à ce dernier l'occasion de fournir à la communauté internationale un gage de sa bonne volonté : en effet, il nomma un nouveau premier ministre (Atef Ebeid) et évinça l'ancien ministre des Transports, Soliman Metwalli, connu pour sa réticence à la privatisation des infrastructures.

Malgré cela, les réticences à la libéralisation du secteur portuaire au sein même du gouvernement conduisirent à l'abandon des privatisations des entreprises manutentionnaires des terminaux à conteneurs de Damiette et Port Saïd, pourtant annoncées dès 1998. Finalement, seuls les deux nouveaux terminaux en cours d'installation aux débouchés du canal de Suez disposeront d'un statut privé.

Ainsi, les hésitations du gouvernement et son retard pour choisir le développeur international qui dirigera la société d'exploitation du port de Port Saïd Est traduisent les dissensions qui existent en son cœur même quant au rôle que l'Etat doit jouer dans la société et quant à la façon dont il doit gérer les relations avec le capital privé international. Ces dissensions sont loin de s'amoinrir. En effet, le processus de privatisation ne cesse de se ralentir en Egypte<sup>43</sup> et le parti du Rassemblement (parti de gauche) demandait à nouveau, en novembre 2001, de mettre un terme aux privatisations, jugeant que la réforme avait prouvé son échec lors des deux années précédentes puisque le taux de chômage n'avait cessé d'augmenter<sup>44</sup>. Il recommandait en outre de réorienter les investissements (notamment en infrastructures) vers la Haute Egypte, critiquant ainsi implicitement la concentration des efforts du gouvernement en direction des méga-projets impliquant le secteur privé, lesquels sont situés soit dans la région du canal, soit dans le désert occidental (Nouvelle Vallée).

Dans ces conditions, la réalisation du projet de Port Saïd Est impose à l'Etat de trouver des moyens de pression (mise en concurrence, pressions, concessions mesurés...) et de contrôle sur les investisseurs étrangers pour maintenir un rapport de forces dans les négociations qu'il mène avec eux. C'est le moyen dont il dispose pour s'assurer du soutien de la plus grande partie du gouvernement et répondre favorablement aux demandes des acteurs privés nationaux. Toutefois, si l'Etat peut, dans ce but, décider d'intégrer ses agences publiques au sein du consortium mixte d'exploitation du nouveau port, le bon fonctionnement du terminal dépendra aussi, et surtout, des relations établies au sein de ce consortium entre l'opérateur privé international et les autorités publiques concernées. C'est également le cas dans la société chargée de l'aménagement de la zone industrielle adjacente au port.

<sup>43</sup> Seules 31 entreprises ont été privatisées en 1999, 25 en 2000 et 13 en 2001. *al-Ahram Hebdo*, 23/01/2002.

<sup>44</sup> *idem*. Au sujet des réticences aux privatisations, cf. *supra* : Chapitre 4. II.

### **C. La zone industrielle liée au port : une opportunité d'investissement pour les acteurs locaux**

La réalisation de la zone industrielle attenante au port de Port-Saïd Est a été confiée à des sociétés de développeurs privées chargées de viabiliser les terrains qu'elles ont acquis et de louer ou vendre des lots aux industriels intéressés.

En impliquant financièrement les développeurs<sup>45</sup>, l'Etat modifie sa relation avec le secteur privé. Alors qu'il s'était efforcé jusque-là de faciliter les investissements privés en leur accordant toutes sortes d'incitations (exemptions de taxes, prix des terres avantageux...), il demande désormais aux mêmes investisseurs de se donner eux-mêmes les moyens de réaliser de grands projets : c'est le cas, ici, par l'obligation qui leur est faite de participer financièrement à l'établissement de la nouvelle zone industrielle, dont, pourtant, le statut - qui devrait certes être proche de celui d'une zone franche - n'avait pas encore été nettement défini. Cette volonté de modifier le rôle du secteur privé traduit les transformations en cours dans l'économie égyptienne et l'émergence de véritables acteurs privés prêts ou obligés à collaborer avec le gouvernement pour réaliser des projets industriels.

#### ***1. Un projet aux mains des investisseurs privés***

La mise en œuvre du projet de la zone industrielle située au sud du nouveau terminal de Port Saïd Est a commencé en 1998 par la division de la zone en 9 lots destinés à être exploités par des compagnies privées, sous un régime de concession (C.E.T.) attribuée pour une période de 30 ans renouvelable 10 ans. Un comité ministériel dirigé par le Premier ministre a approuvé l'allocation des lots de terrain à viabiliser à diverses entreprises privées : quatre groupes d'investisseurs égyptiens ont acquis chacun un lot de 10 à 15 km<sup>2</sup> à développer et treize sociétés industrielles ont réservé des terrains pour y implanter une usine<sup>46</sup>.

L'acquisition de terrains à viabiliser dans la zone industrielle bénéficie des avantages relatifs aux investissements dans les méga-projets, précisés dans la loi sur les investissements (loi n° 8/1997). Le prix des terrains sans infrastructure s'élève à 20 LE/m<sup>2</sup> pour les entreprises industrielles, payable en 10 ans. Le terrain sera propriété de l'acheteur dès l'inauguration de la première étape de production. Pour les compagnies de développement, le coût des terres à viabiliser s'élève à 5 LE/m<sup>2</sup> payable en 5 ans. La terre ne peut être louée ou vendue sans l'accord de l'autorité administrative, ce qui lui permet un certain contrôle sur les implantations.

<sup>45</sup> Nous appelons « développeurs » les sociétés qui ont acquis un terrain dans la zone industrielle et s'engagent à le viabiliser et à l'équiper, donc à le « développer » en vue d'y accueillir des industries.

<sup>46</sup> La Misr Steel Company et l'Egyptian Porous Iron Factory s'étaient déjà engagés à y installer chacune une aciérie. Sont également prévues : une usine pharmaceutique, une usine de matériaux de construction ( Egyptian Company for Development of Construction Materials), ainsi qu'une entreprise proposant d'installer un ensemble d'usines de matériaux de construction sur une surface de 100 ha. D'autres contrats ont été signés en août 1998 (*MEN* July 14, 1998 et *MEN* August 25, 1998).



Ainsi, le gouvernement abandonne-t-il les opérations d'aménagement spatial aux investisseurs privés qui obtiennent également le droit d'exploiter les salines - nombreuses à l'Est de Port Saïd - autrefois considérées comme stratégiques, au même titre que les mines.

Le gouvernement prend uniquement à sa charge l'installation des grandes infrastructures (équipements, énergie, eau, routes, chemin de fer et télécommunications), ce qui est indispensable à la réussite d'un projet situé dans une zone isolée, entre marécage et désert, et donc difficile et coûteuse à aménager. Avant la mise en service de la nouvelle centrale électrique de 650 mégawatts prévue pour 2003 et réalisée par E.D.F. International<sup>47</sup>, l'alimentation électrique du site se fait à partir de la ville de Qantara-Est.

La zone industrielle sera reliée au réseau routier national par son raccordement à la route Port Saïd-Ismailia-Le Caire. Ce raccordement se fera à partir d'une route circulaire autour de Port Saïd, qui doit franchir le canal de Suez, au sud de la ville, par un tunnel de 3 km de long reliant la rive occidentale du canal de Suez au Sinaï. Cet ouvrage essentiel permettra de raccorder le nouveau terminal à conteneurs et la future zone industrielle de Port Saïd Est au noyau urbain de Port-Saïd et au réseau national. Sa construction doit aussi être à la charge du secteur privé. Dix groupes internationaux et égyptiens ont été pré-qualifiés en avril 1999 pour répondre à l'appel d'offre de sa construction sous un régime de concession (C.E.T.). Le contractant sera responsable d'une partie du financement, de la conception, de la construction et de l'exploitation du tunnel jusqu'à l'issue de la période de concession spécifiée. Il aura le droit de prélever un droit de passage pendant la durée de la concession et de mettre en valeur des terres dans la zone industrielle de Port Saïd Est. Or, l'équilibre financier du projet ayant été mis en doute par divers observateurs, aucune entreprise d'ingénierie ne s'est résolue à s'engager. Aussi, puisque le succès de la zone industrielle dépend étroitement de son accessibilité, les développeurs qui y ont investi ont-ils été mis à contribution par le gouvernement : ils doivent financer pour moitié la construction du tunnel pendant la durée de la concession. La contribution des investisseurs de la zone industrielle constitue donc le moyen qu'a trouvé le gouvernement pour soutenir la réalisation du tunnel en rassurant les futurs investisseurs privés sur la rentabilité du projet.

La zone industrielle sera en outre raccordée au réseau routier national et à l'autoroute internationale (Maroc-Turquie) par le pont suspendu construit au dessus du canal à 25 km au sud de Port Saïd, ainsi qu'au réseau ferré national grâce au pont tournant dont la construction est quasiment achevée en 2002. Mieux relié au territoire national et au Proche-Orient par des voies terrestres, le nouveau port peut envisager d'élargir l'arrière-pensée de l'ancien, ce qui devrait bénéficier également à sa zone industrielle.

---

<sup>47</sup> L'entreprise E.D.F. (France) a été choisie pour installer une station électrique de 650 mégawatts en concession (contrat C.E.T.). La fourniture d'autres infrastructures (eau, télécommunications) doit faire l'objet d'autres concessions.

## 2. Des investisseurs égyptiens devenus « développeurs »

Les investisseurs égyptiens ont répondu à l'appel du gouvernement pour aménager la zone industrielle de Port Saïd Est. Ils sont plus représentatifs des milieux d'affaires égyptiens centralisés au Caire que de l'élite industrielle et commerçante de Port-Saïd, même si cette dernière s'est aussi engagée.

Les quatre entreprises privées de développement auxquelles ont été alloués en 1998 une partie des 8 750 hectares de la zone industrielle<sup>48</sup> sont :

- l'Egyptian Company for the Development of West Sinai (fondée par Arab Contractors) : 1800 ha,
- la Dreamland Development Company (formée par Ahmad Bahgat) : 1100 ha,
- la Port Said Investors Company for Development (qui regroupe des investisseurs locaux) : 1000 ha,
- l'Egyptian Finance and Investment Company (formée par la National Bank of Egypt, banque publique) : 1000 ha.

La plupart d'entre elles sont des sociétés industrielles égyptiennes qui ont réussi, depuis l'*infitâh*, à développer leur activité au point de devenir incontournables pour tout projet d'aménagement en Egypte. C'est notamment le cas d'Arab Contractors (qui a formé, pour l'exploitation de la zone de Port Saïd Est, l'Egyptian Company for the Development of West Sinai) : il est présent sur presque tous les chantiers égyptiens depuis celui du Haut-Barrage d'Assouan et, en particulier, sur ceux de la région du canal de Suez depuis que son ancien président et fondateur, Osman Ahmed Osman, a été nommé Ministre de la Reconstruction de cette zone en 1974. Cette entreprise publique est aujourd'hui à la tête d'un immense groupe industrialo-financier privé<sup>49</sup>, ce qui ne l'empêche pas d'intervenir au même titre que les investisseurs privés dans le projet Port Saïd Est, malgré l'interdiction faite aux entreprises publiques de financer des investissements dans l'une ou l'autre des zones industrielles du canal de Suez.

Une autre personnalité du monde des affaires égyptien est à la tête des investisseurs qui développent la zone industrielle de Port Saïd Est : il s'agit d'Ahmed Bahgat, fondateur de la société Dreamland Development Company. L'ascension du groupe de ce magnat de l'électronique est plus récente que celle d'Arab Contractors, mais néanmoins remarquable : ayant commencé dans l'électroménager, il a élargi ses activités en s'orientant vers l'électronique puis les télécommunications et, enfin, l'aménagement d'espaces touristiques (il a fondé le parc d'attraction Dreamland dans la banlieue du Caire à la fin des années 1990). Cet homme d'affaire a également investi dans l'aménagement

<sup>48</sup> MEN July 14, 1998.

<sup>49</sup> La famille Osman participe en effet au capital de 35 entreprises dont les activités touchent des domaines aussi variés que l'industrie, la construction, l'agroalimentaire, l'ingénierie, les services bancaires et d'assurances. Arab Contractors est l'archétype de la symbiose public-privé qui permet l'ascension de groupes industriels privés au moment de l'*infitâh*. A ce sujet, cf. *supra* : Chapitre 5, II.



de la zone industrielle du Nord du Golfe de Suez, au sein du groupe d'investisseurs GSDC (Gulf of Suez Development Company)<sup>50</sup>.

A la demande du gouvernement, les différentes compagnies de développement ont établi en 1999 un partenariat (la East Port Said Free Industrial Zone Development Company) dans le but de coordonner leurs actions dans l'aménagement de la zone industrielle. Le gouvernement, les investisseurs et un consultant spécialisé y sont représentés. Le seul groupe d'investisseurs locaux, la Port Said Investors Company for Development, refusa néanmoins d'y participer. Ce partenariat regroupe donc l'Egyptian Company for the development of West Sinai (Arab Contractors), la National Bank of Egypt, l'Egyptian Finance and Investment Company (dirigée par l'ancien président de la NBE) et le groupe Dreamland, qui détient à lui seul 40% de son capital. La zone industrielle qu'ils aménagent a été dénommée al-Farama, d'après le nom d'un site pharaonique proche. Son schéma directeur a été confié à un consultant américain, Frederic R. Harris. La campagne de promotion de la zone doit être réalisée par une banque internationale et elle sera axée sur l'atout de localisation de la zone, à proximité du futur *hub* portuaire, afin d'attirer les entreprises de commerce, de transit et les sociétés industrielles.

### *3. La Port Said Investors Company for Development et le positionnement des acteurs locaux*

Saisissant l'opportunité du nouveau projet de Port Saïd Est, les acteurs locaux ont rapidement fondé - dès juillet 1997 - la Port Said Investors Company for Development (PSICD), société dotée d'un capital de 200 millions de LE, pour le développement d'un lot de terrain. En septembre 1998, le gouvernement allouait 1100 ha à ce groupe de développeurs, à charge pour lui de réaliser l'aménagement des infrastructures, en vue de vendre ou louer des lots à de nouveaux investisseurs industriels. Le fondateur de cette société est Farouk Abdel Fattah, ancien directeur de la zone franche de Port Saïd, aujourd'hui directeur de cette compagnie de développement qui regroupe une quarantaine d'investisseurs port-saïdiens, dont la plupart exercent une activité industrielle (plus rarement commerciale) dans la zone franche déjà existante. La société PSICD travaille avec deux banques égyptiennes (Commercial International Bank et National Bank) et la banque American Express (dont une filiale s'est installée en 1996 à Port-Saïd). La sélection du bureau d'études international qui sera chargé de l'aménagement en surface de la zone industrielle allouée à cette société était en cours en mai 1999.

Lors de la reconstruction de la ville après la guerre de 1973, le panorama industriel de Port Saïd se limitait à deux usines textiles et une usine de fabrication de boissons gazeuses (Pepsi-Cola). En 1981, l'actuel président de la PSICD, Farouk Abdel Fattah - qui avait été nommé directeur de la zone franche de Port Saïd en 1975 - et Mohamed al

<sup>50</sup> Cf. *infra* : III. Le Projet du Nord du golfe de Suez : Un monopole des grands investisseurs nationaux.

Masri - président de la Chambre de Commerce – formèrent, sur proposition de la C.C.I. (laquelle dépend du ministère du Commerce), une entreprise mixte d'investissement : la Port Saïd Investment and Industrial Development Company. Son capital initial de 2 millions de LE fut porté à 10 millions de LE en 1999. Il est partagé entre 1 500 actionnaires, presque tous les importateurs de Port Saïd : en effet, le gouvernement, insatisfait de l'orientation purement commerciale que prenait l'économie port-saïdienne, décida de responsabiliser les importateurs de la ville franche en les obligeant à déposer 3% de la valeur annuelle de leurs importations dans cette société. Celle-ci était destinée à soutenir le développement industriel de la ville et à encourager l'implantation d'industries fortement créatrices d'emplois, les usines de confection en particulier. Elle fonda une banque de développement, la Port Saïd Development Bank (dont la moitié des parts appartient à la Banque publique de développement du Caire) ainsi que les projets pionniers de l'après-guerre, à savoir la première usine de confection de prêt-à-porter, une usine de détergents (en *joint-venture* avec l'allemand Henkel et dirigée par M. al-Masri) et des élevages ovins.

Les deux personnalités qui sont à l'origine du développement industriel de la ville (Abdel Fattah et al-Masri) sont les plus fervents défenseurs du projet de Port Saïd Est, et pour cause : ils se prétendent à son origine. Selon ses dires, l'actuel président de la Chambre de Commerce de Port Saïd, Mohamed al Masri, aurait suggéré au gouverneur de convaincre les autorités nationales de la nécessité de mettre en chantier un grand port international à Port Saïd, afin de trouver une alternative au développement des activités commerciales dans la ville. Toujours selon lui, la croissance de Port Saïd aurait été, et ce depuis 1975, fondée sur son statut de zone franche, lequel serait de plus en plus menacé par la baisse des taxes douanières négociées dans le cadre des accords du GATT - ceux-ci prévoyaient en effet l'ouverture de l'Égypte aux importations de prêt-à-porter en janvier 2002, ce qui engendrerait la fin de la spécificité de la ville franche et, donc, de son activité commerciale<sup>51</sup>.

La société de développeurs port-saïdienne (PSICD) a cependant mal accueilli la volonté du gouvernement de voir les quatre compagnies de développeurs pré-citées se regrouper au sein d'un partenariat. Cette dernière a décidé de s'isoler de la *joint-venture* des développeurs caiotes pour gérer de façon indépendante une surface réduite à 700 ha sur la zone industrielle. En effet, son président, F. Abdel Fattah, estime qu'il est essentiel que le choix des associés soit libre lorsqu'on s'engage pour un investissement d'un tel montant. Le fait de se les voir imposer sur son propre terrain par l'autorité centrale, même sous le prétexte d'améliorer la coordination des opérations, lui paraît inadmissible.

L'avis de certaines figures locales du commerce international et de l'industrie, participant ou non au projet Est Port Saïd, nous a paru susceptible de nous aider à

---

<sup>51</sup> La baisse des droits de douane a été programmée de façon progressive : de 54 % en 2001 à 49 % début 2002, suivie d'une baisse annuelle de 3 %, pour se stabiliser à 40 % en 2005. *al-Ahram Hebdo*, 26 sept 2001.



formuler une interprétation du refus de la société d'investisseurs port-saïdiens de participer au consortium de mise en valeur de la zone industrielle d'al-Farama. Les avis partagés que nous avons recueillis à ce sujet mettent en avant les rapports conflictuels entre acteurs locaux, mais aussi entre ces derniers et les investisseurs cairotes.

Si la plupart des chefs d'entreprises industrielles déjà installés dans la zone franche ont intégré la PSICD sur les conseils de son fondateur, Farouk Abdel Fattah, et de l'Association des Investisseurs de Port Saïd que celui-ci dirige également, plusieurs hommes d'affaires locaux sont réticents quant au projet de Port Saïd Est et à leur participation à la PSICD.

Le témoignage d'Ibrahim Soudan, un homme d'affaires issu d'une famille port-saïdienne de l'ancienne bourgeoisie, qui traite aujourd'hui d'import-export et de projets touristiques, insiste sur la fracture qui sépare les acteurs locaux. Pour sa part, alors qu'il cherchait à participer au projet de Port Saïd Est, il a choisi de participer à l'une des sociétés cairotes, plutôt que de participer à la PSICD, au motif que cette dernière serait le siège de conflits de personnes et qu'elle servirait d'abord de tremplin pour certains ambitieux qui chercheraient à obtenir plus de pouvoirs. Il stigmatise l'incapacité qu'ont, selon lui, les hommes d'affaires port-saïdiens à raisonner en terme d'objectifs économiques et leur propension à transformer tout désaccord en conflit. Sa détermination est telle qu'il a refusé de participer au projet de Port Saïd Est lorsqu'il a appris que tous les développeurs devaient se regrouper dans un système de partenariat. Selon lui, la recherche de profit immédiat et l'individualisme qui caractérisent les Port-Saïdiens sont incompatibles avec l'atmosphère et l'optimisme indispensables à l'attraction des investissements et, donc, à la réussite du projet de zone franche.

D'autres représentants de ces anciennes familles, tel que Abdou al-Lamei (directeur de la société d'armateurs Mitchell Shipping Agency) ou Ahmed Aguiba (Directeur de l'antenne locale de la compagnie maritime Worms), ainsi que certains importateurs installés dans la zone franche existante, tel Abdou el Dobosh (Interfood Co), sont également sceptiques quant à l'intérêt de leur participation à ce projet. Certains d'entre eux ressentent également le climat de concurrence dans lequel le projet est mis en œuvre, d'autres évoquent des motifs différents de ceux qu'évoque Ibrahim Soudan, par exemple la mauvaise situation économique, peu propice à l'investissement, aussi bien dans le monde qu'en Egypte. En effet, ces entretiens ont eu lieu au printemps 1999, quelques mois après le déclenchement de la crise financière en Asie et au moment où l'Egypte elle-même fut touchée par une crise financière qui s'est aggravée en 2000<sup>52</sup>. En outre, le manque de moyens pour la formation de la population port-saïdienne renforce la méfiance de certains de ces acteurs qui jugent que le projet de zone industrielle est davantage un grand projet national qu'un projet destiné à améliorer la situation des habitants de la ville.

---

<sup>52</sup> A tel point que les méga-projets furent accusés d'alourdir la dette publique. *MEED*, 7 January 2000.

Ainsi, si une partie des acteurs locaux a saisi l'occasion de participer au projet de nouvelle zone industrielle, certains autres s'y sont refusés. L'argument qu'utilisent parfois ces derniers pour expliquer leur réticence - à savoir le fait que la PSICD serait utilisée comme un tremplin pour servir les ambitions de certains hommes d'affaires - nous ramène à la division qui oppose, dans la ville, les anciens Port Saïdiens, toujours prompts à évoquer les valeurs de la bourgeoisie traditionnelle, aux nouveaux arrivants attirés par le statut franc accordé à Port Saïd en 1975, assimilés par les premiers à des « profiteurs »<sup>53</sup>. Ces derniers sont représentés ici par les investisseurs de la PSICD à laquelle participent une quarantaine d'investisseurs de la zone franche. Les deux personnalités qui ont tenté d'impulser un développement industriel de Port Saïd et sont l'origine de la PSICD, ont, quant à eux, bénéficié de leurs connexions avec le pouvoir central pour asseoir leur position dans une ville dont ils n'étaient pas originaires, ce qui génère l'opposition de la bourgeoisie traditionnelle et suscite logiquement des rivalités.

La division qui caractérise les acteurs privés locaux se retrouve à l'échelle nationale : les rapports étroits entre le pouvoir central et le capitalisme privé ont fait l'objet d'études approfondies qui expliquent l'émergence, lors de la période nassérienne, d'une bourgeoisie d'Etat, laquelle s'oppose à la bourgeoisie traditionnelle par ses rapports privilégiés avec le secteur public et les plus hautes sphères du pouvoir central, rapports qui se sont renforcés encore depuis l'*infitâh*<sup>54</sup>.

Outre la fracture entre ces deux catégories d'acteurs économiques qui agissent sur la scène locale de Port Saïd, le projet de zone industrielle de Port Saïd Est révèle la nature ambiguë des relations qu'entretiennent les investisseurs locaux avec l'autorité centrale. En effet, le fait que les investisseurs de la PSICD aient voulu se démarquer des hommes d'affaires exerçant au plan national en refusant d'intégrer le consortium démontre le souci toujours prégnant des acteurs locaux d'exercer leur activité le plus librement possible.

### III. LE PROJET DU NORD DU GOLFE DE SUEZ : UN MONOPOLE DES GRANDS INVESTISSEURS NATIONAUX

La zone industrielle d'exportation du Nord du Golfe de Suez, en cours d'aménagement à environ 120 km à l'est du Caire et à 40 km au sud de Suez, devrait, selon les autorités égyptiennes, devenir le plus grand pôle industriel international du Proche-Orient. Elle devrait disposer à terme d'une surface de 244 km<sup>2</sup>, ce qui représente en effet deux fois et demi la superficie de la plus grande zone franche privée du Proche-Orient, celle de Jebel Ali<sup>55</sup>. La zone industrielle du Nord du Golfe de Suez sera susceptible d'accueillir 200 entreprises industrielles, dont les spécialisations souhaitées

<sup>53</sup> Cf. *infra* : Chapitre 7.

<sup>54</sup> Voir notamment SPRINGBORG (1989), GOBE E. (1999). Cf. *supra* : Chapitre 5. II.

<sup>55</sup> En 1999, la zone franche de Jebel Ali, située en Arabie Saoudite, est non seulement la plus grande du Moyen-Orient (elle s'étend sur 100 km<sup>2</sup>), mais aussi la plus attractive (elle accueille 1650 entreprises). Cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 3, IV. C.



devraient se situer dans l'électronique, la sidérurgie, l'automobile, la pétrochimie et le bâtiment et dont la production devrait être exportée vers l'Asie et le Moyen-Orient. Dans ce but, la zone industrielle a été dotée d'un nouveau port en eau profonde, ce qui constitue un atout de premier ordre pour les entreprises ciblées. Le port de Sukhna, planifié sur une surface de 50 km<sup>2</sup>, est en effet prévu pour devenir le plus grand port d'Égypte. Spécialisé dans le traitement des marchandises cargo, il sera complété par d'autres infrastructures lui permettant de traiter aussi bien les vraquiers, les navires RO/RO que les porte-conteneurs.

Envisagé dès 1984 avec l'Agence de Coopération Internationale du Japon<sup>56</sup>, le projet du Nord du Golfe de Suez n'a pris forme qu'à partir de 1996, au moment où a été amorcée la seconde phase du processus de privatisation<sup>57</sup>. La situation économique était alors propice pour inciter le secteur privé à financer de nouveaux équipements industriels et portuaires qui devaient renforcer l'économie nationale en permettant d'accroître les exportations.

Parmi les méga-projets nationaux, celui du Nord du Golfe de Suez a bénéficié de la priorité; il fut donc mis en œuvre très rapidement. Ainsi, après avoir assuré le déminage des terrains concernés (où demeuraient encore les traces redoutables des guerres israélo-égyptiennes successives), le gouvernement s'est efforcé de prolonger les infrastructures en direction du site du projet et de fournir les principaux services nécessaires au démarrage de l'activité. Il a ainsi assuré la fourniture d'eau (depuis Hurghada, station balnéaire sur la mer Rouge) et d'électricité à la zone industrielle attenante au port. A l'issue de cette première phase préparatoire, le gouvernement fit appel à des entreprises privées pour réaliser la plupart des travaux (y compris ceux qu'il finançait, tels que les travaux de creusement du port et de construction des quais).

### **A. Sukhna, le premier port égyptien entièrement privé**

La construction du port de Sukhna, élément crucial du projet du Nord du Golfe de Suez, a donc été financée par le gouvernement à travers deux contrats de creusement et de construction des quais, accordés à des entreprises étrangères<sup>58</sup>. L'appel d'offres a mobilisé dix groupes locaux et internationaux, rassurant ainsi le gouvernement sur les chances de réussite du projet.

L'exploitation du port a quant à elle été confiée, en mars 1999, à un consortium privé : la Sokhna Port Development Company, qui associe l'Egyptian Container Handling Company (ECHCo) à l'américain Stevedoring Services of America, un des leaders

<sup>56</sup> JICA : Japan International Cooperation Agency.

<sup>57</sup> Le Président Moubarak a nommé cette année-là un nouveau Premier ministre, Kamal al-Ganzouri, dans le but d'engager l'accélération du processus de libéralisation de la vie économique exigée par le F.M.I.

<sup>58</sup> Le creusement est réalisé par un consortium réunissant le hollandais Ham Dredging & Dredging International et l'américain Great Lakes Dredge and Dock Company, et les quais sont réalisés par une société enregistrée à Genève, Archirodon Construction Overseas.

mondiaux parmi les exploitants portuaires; le régime d'exploitation est celui de la concession; sous la forme d'un contrat C.E.T. de 25 ans renouvelable (cf. Tab. 12).

Tableau 12 : Les participations dans la Compagnie de développement du port de Sukhna (Sokhna Port Development Company) annoncées en 1998

Société	Participation
Stevedoring Services of America (SSA)	25 %
Egyptian Container Handling Company (ECHCo)	60 %
Suez Industrial Development Company (SIDC)	10 %
Investisseurs locaux	5 %

L'opérateur international choisi est Stevedoring Services of America (SSA). Cette firme américaine qui exploite le port de Seattle aux Etats-Unis, est spécialisée dans la conception, la construction et l'exploitation d'équipements portuaires et ferroviaires. Elle dispose d'une grande expérience puisqu'elle a réalisé plus de 150 opérations dans le monde et notamment à Panama, en Afrique du Sud et en Asie (dont à Singapour). Cet opérateur international ne dispose ici que d'un quart des parts du consortium d'exploitation du port de Sukhna, alors que celui qui participe au projet de Port Saïd Est est majoritaire dans la société d'exploitation portuaire. En revanche, si, à Port Saïd Est, le secteur public détient 15% du capital du nouveau terminal, à Suez, il n'est pas du tout représenté et le port est donc entièrement privé. En outre, l'attribution de la concession à un opérateur international y a été beaucoup plus rapide qu'à Port Saïd Est, ce qui peut s'expliquer par deux raisons : d'une part cet opérateur n'a pas la majorité des parts du consortium chargé de l'exploitation du port et, d'autre part, le port n'est pas localisé dans la région stratégique du Sinaï<sup>59</sup>.

Dans le consortium chargé du développement du port de Sukhna, c'est la Compagnie égyptienne de gestion des conteneurs (ECHCo) - laquelle exploite le port voisin d'Adabya et a été privatisée en 1998 - qui détient la majorité du capital. La SIDC, qui détient 10% du capital, a été formée par Orascom, l'un des plus grands groupes industriels égyptiens, dans le but de mettre en valeur une partie de la zone industrielle attenante au port. Ce groupe a d'ailleurs rapidement décidé d'investir encore plus massivement dans l'aménagement et l'exploitation du port puisqu'il s'est porté acquéreur de 50% des parts de la Compagnie égyptienne de gestion des conteneurs ECHCo lors de sa privatisation<sup>60</sup>. La Sokhna Port Development Company constitue ainsi la première société entièrement privée autorisée à exploiter un port en Egypte. La privatisation des activités relatives au port est donc bien engagée, si l'on en juge par l'intérêt porté par un grand groupe industriel égyptien tel que Orascom.

<sup>59</sup> Comme nous l'avons vu plus haut, la propriété privée est limitée dans cette région aux entreprises égyptiennes ou mixtes.

<sup>60</sup> Cf. *infra* : même chapitre, B. 3.



A l'issue de la première tranche de travaux, le premier des quatre bassins portuaires, profond de 17 m et disposant d'un quai de 2000 m, est capable d'accueillir simultanément six navires; il est opérationnel depuis 2002. L'objectif, en termes de calendrier et de coûts, a été respecté, ce qui montre la motivation des pouvoirs publics. A l'issue de cette phase, le gouvernement n'aura plus le rôle de financier. Les développeurs privés de la zone franche attenante au port - dont l'un d'entre eux, SIDC, détient 10% du capital du port - auront alors la liberté de juger s'il y a lieu de programmer une extension future - laquelle a déjà été planifiée et comprend trois bassins supplémentaires (cf. Fig. 48).

## **B. La zone économique spéciale (Z.E.S.) : un enjeu pour les acteurs privés nationaux**

L'aménagement de la zone industrielle du Nord du Golfe de Suez a été confié au secteur privé en 1998. Des sociétés de développeurs privés ont acquis des lots de terrains désertiques (au prix de 5000 LE, soit 1470 \$ par km<sup>2</sup>) qu'ils doivent viabiliser et aménager (fourniture d'infrastructures telles que l'énergie, les réseaux d'eau et d'égouts, les routes et les télécommunications). Ils pourront ensuite les revendre ou les louer aux industriels qui voudront y implanter une usine. Un nouveau statut de « Zone Economique Spéciale » (Z.E.S.) a été créé pour attirer les industries dans le Nord du Golfe du Suez. Ce statut incitatif a engendré une concurrence entre les sociétés de développeurs et les industriels. Pour contrer cette concurrence et accélérer l'aboutissement du projet, le gouvernement a accru son intervention en réduisant progressivement la marge de manœuvre des développeurs privés.

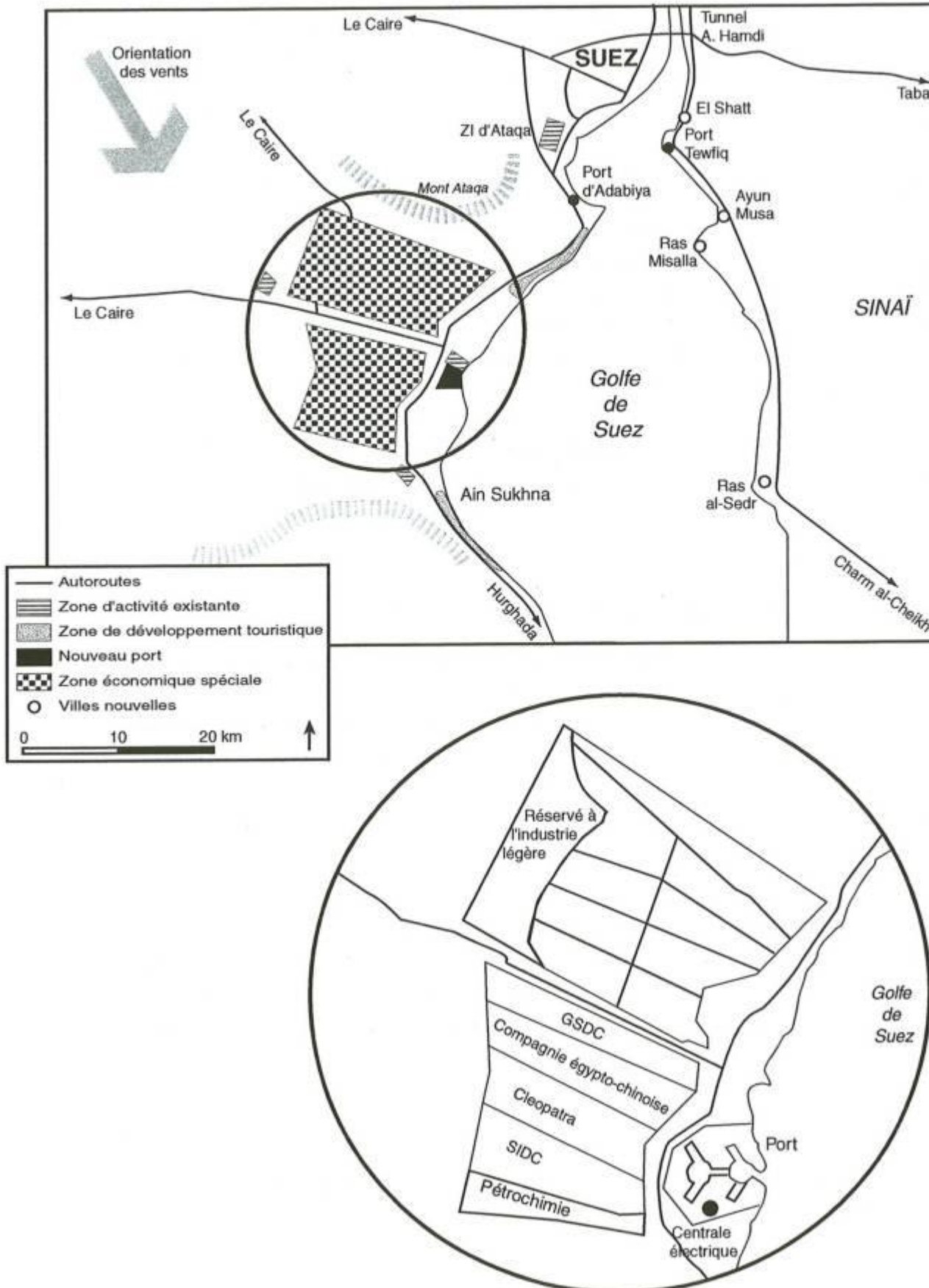
### **1. Les Z.E.S. : un nouveau statut d'incitation à l'investissement**

La réussite du projet de la zone industrielle du Nord du Golfe dépendra de sa capacité à attirer les investisseurs industriels étrangers et nationaux qui sont chargés par l'Etat d'améliorer les capacités de production et d'exportation de l'industrie égyptiennes. Dans le but de renforcer son attractivité, la zone a été dotée d'un nouveau statut juridique, celui de « Zone Economique Spéciale », qui a été adopté en 2002, après trois années de discussions au sein du gouvernement, puis du Parlement.

Ce nouveau statut accordé aux entreprises qui s'installent dans les zones industrielles des méga-projets nationaux met en lumière la déficience des politiques d'incitation à l'investissement existantes. En effet, l'investissement privé oscille entre 18 et 20% du P.I.B. et n'a jamais atteint le taux tant espéré de 25%, malgré la création, depuis une vingtaine d'années, de plusieurs régimes spéciaux d'incitation à l'investissement, notamment ceux des zones franches publiques et privées<sup>61</sup> et ceux des zones industrielles des villes nouvelles.

<sup>61</sup> Toute entreprise située n'importe où sur le territoire égyptien peut bénéficier d'un régime spécial de zone franche privée à condition qu'elle exporte plus de 80% de sa production.

Figure 48 : Le projet Nord du Golfe de Suez : contexte régional et gros plan sur l'état d'avancement du port et de la Z.E.S. en 1999





Le choix du statut de Z.E.S. reflète l'admiration du chef de l'Etat envers le « miracle » économique et technologique asiatique. En effet, lors d'un voyage qu'il a effectué en Chine en avril 1998, pendant lequel fut programmée la visite de la ville industrielle de Tianjin (située à 120 km au sud-est de Pékin), le président Moubarak aurait retenu l'idée d'un statut de zone économique spéciale, lequel caractérise plusieurs des zones industrielles chinoises<sup>62</sup>. Le Président annonça en effet, lors de sa visite, que la zone industrielle du Nord du Golfe de Suez sera « conçue sur le modèle de zones similaires en Chine »<sup>63</sup>. Rien d'étonnant donc à ce que la corporation qui gère Tianjin soit devenue l'un des investisseurs-clé dans l'aménagement de la zone industrielle du Nord du Golfe de Suez; son intervention pourrait d'ailleurs inciter d'autres corporations chinoises à investir dans la zone.

Le cadre juridique des Z.E.S. approuvé par le Parlement égyptien facilite l'investissement en regroupant au sein d'une même structure les démarches nécessaires à l'implantation d'une usine (l'investisseur ne sera plus obligé de frapper aux portes de 76 organismes pour créer son entreprise)<sup>64</sup>. Les taxes douanières et sur la valeur ajoutées font l'objet d'exemptions (seuls les produits destinés à la consommation locale seront taxés, et seulement sur les matières importées), la fiscalité sera réduite, le droit de licenciement garanti aux investisseurs et l'embauche des étrangers facilitée. Ce nouveau statut ne diffère pas fondamentalement de celui des zones franches.

Tableau 13 : Comparatif des avantages consentis dans les zones franches publiques et dans la zone économique spéciale de Suez

<b>Incitations</b>	<b>dans les Z.E.S.</b>	<b>en zone franche publique</b>
Exemption de taxes	période de 10 ans extensible à 20 ans	25 ans pour les industries, durée éventuellement extensible
Droits de douane pour matériel importé	taux unifié de 5%	exemption (sauf pour les automobiles)
Droits de douanes à l'exportation	exemption	exemption
Garanties contre la nationalisation	oui	oui
Fiscalité	Taux réduit à 10%	exemption
Rapatriement des profits	sans restriction	sans restriction

D'après ce tableau, le statut des Z.E.S. apparaît moins incitatif que celui des zones franches existantes. Bien que les durées d'exemption de taxes soient relativement similaires dans les deux types de zones si l'on tient compte de leur extension possible dans les Z.E.S., la fiscalité et les droits de douane appliqués au matériel importé

<sup>62</sup> OBORNE M. (1986) : *Les Zones économiques spéciales de la Chine*, Etudes du Centre de développement, O.C.D.E., 241 p.

<sup>63</sup> Discours du Président Moubarak cité dans « Egypt on the prowl for Asian investors », *Middle East Times*, 18/04/99.

<sup>64</sup> KAMEL N., HUSSEIN S. : « Les nouveaux laboratoires d'exportation », *al-Ahram Hebdo*, 5/06/2002.

désavantagent relativement les Z.E.S. par rapport aux zones franches. Toutefois, les services apportés par une gestion privée des Z.E.S. et, notamment, la facilitation des démarches administratives, sont perçues par les hommes d'affaires égyptiens comme une compensation largement suffisante pour attirer les investisseurs. Le statut de Z.E.S. se démarque par ailleurs de celui des zones franches par le fait que les biens produits à l'intérieur de ces zones porteront le certificat d'origine égyptien, ce qui n'était pas le cas pour les produits des zones franches (cela implique qu'à leur entrée sur les marchés étrangers, les exportations de la zone seront soumises aux accords bilatéraux ou multilatéraux contractés par l'Égypte avec ses partenaires commerciaux).

Les hommes d'affaires sont satisfaits de la nouvelle loi qui régit le statut des Z.E.S., laquelle renferme, si l'on en croit M. Farid Khamis, homme d'affaires et ancien président de l'Union des industries, « toutes les revendications de la communauté d'affaires, voire des institutions internationales »<sup>65</sup>.

En revanche, le statut des Z.E.S. est critiqué par certains économistes de différentes tendances politiques qui accusent la nouvelle loi de privilégier les investisseurs installés dans le « ghetto » des zones économiques aux dépens des autres investisseurs<sup>66</sup>. Pour Gouda Abdel-Khaleq, professeur d'économie à l'Université du Caire et membre du parti du Rassemblement (socialiste), l'instauration de ce nouveau statut implique la création de petits États dans l'État (taxation différente, loi de travail différente, système de change spécifique, différentes règles de création des firmes, etc.). Il représente donc, pour cet économiste, une nouvelle étape de la division de l'économie égyptienne : ceux qui seront à l'intérieur des murailles appartiendront au club des privilégiés, à une élite d'hommes d'affaires qui pourra investir comme elle le souhaite, sans aucune vérification ou étude qui détermine le rendement économique et social de ses projets sur le volume de l'investissement, sur l'emploi ni même sur l'exportation. Ahmad Galal quant à lui, ancien conseiller de la Banque mondiale et directeur du Centre égyptien des études économiques en 2002, n'est pas beaucoup plus enthousiaste. Si cet économiste de tendance libérale admet que n'importe quel signe positif de réforme pour les exportations et les investissements est une nécessité, il regrette que la loi sur les Z.E.S. se substitue à une réforme globale de l'investissement en Égypte qui permettrait d'étendre les mesures prises à toutes les catégories d'investisseurs au lieu de les limiter à certains groupes.

## ***2. De grands groupes privés égyptiens investissent dans l'aménagement du projet du Nord du golfe de Suez***

Quatre grandes sociétés de développeurs ont été fondées en 1998 par des entrepreneurs égyptiens qui sont à la tête de grands groupes industriels dont les activités

<sup>65</sup> *idem*.

<sup>66</sup> Interviews de Gouda Abdel-Khaleq (tendance socialiste) et Ahmad Galal (tendance libérale) parus dans *al-Ahram Hebdo* le 5/06/2002.



s'étendent à plusieurs secteurs. Ces sociétés ont acquis chacune 20 km<sup>2</sup>; elles sont donc prêtes à investir massivement dans le projet de Suez, même si certaines d'entre-elles sont *a priori* peu préparées à effectuer des opérations d'aménagement de l'espace. Il s'agit de :

- La SIDC (Suez Industrial Development Company), dirigée par le groupe industriel égyptien Orascom, fondé en 1950 par O. Sawiris. Ce groupe dispose de trois branches : l'une dans la construction (OCI : Orascom Construction Industries), l'autre dans le développement de stations touristiques et la dernière dans les technologies (et notamment les télécommunications).

- Eldorado, une société montée par le groupe Cleopatra, leader égyptien sur le marché national de céramique. Fondé par Mohamed Abou al-Enein en 1987, ce groupe a connu une ascension fulgurante : il exporte dans plus de 60 pays et a diversifié ses activités en s'orientant vers les technologies, la réalisation de stations touristiques, la bonification de terres agricoles (notamment dans deux autres méga-projets, celui de la Nouvelle Vallée et celui du canal de la Paix, dans la plaine de Tina au sud de Port Saïd Est).

- La GSDC (Gulf of Suez Development Company), qui appartient au groupe Ezz. Initialement spécialisé dans la céramique, ce groupe a tourné son activité vers l'acier à partir de 1994. Son dirigeant, Ahmed Ezz, est devenu le magnat de l'acier dans le monde arabe. Il s'est beaucoup impliqué dans les zones industrielles des villes nouvelles où il a localisé ses usines et dirige l'Association des investisseurs de la ville nouvelle de Sadat (située entre Le Caire et Alexandrie).

- La Chinese Egyptian Company, détenue en majorité par Arab Contractors, le poids lourd des entrepreneurs égyptiens (B.T.P.), entreprise publique qui a également investi dans la nouvelle zone industrielle de Port Saïd Est. La Compagnie égypto-chinoise doit construire sur le terrain qu'elle possède une raffinerie de pétrole, un complexe pétrochimique, une usine d'engrais, une usine de pièces automobiles et une unité sidérurgique, ce qui représente un total de 1,1 milliard d'US\$ d'investissement. En juillet 2000, la réunion du Haut Comité mixte égypto-chinois, structure destinée à augmenter les échanges commerciaux et les investissements chinois en Egypte, a annoncé l'installation d'un complexe industriel de haute technologie dans cette zone industrielle<sup>67</sup>. Pour la Chine, l'intérêt réside dans l'accès pour ses industries à un nouveau marché, celui de l'Afrique orientale et australe, que lui ouvre l'organisation du COMESA<sup>68</sup>

Les partenaires étrangers sont toutefois rares parmi les groupes d'investisseurs qui se sont engagés à exploiter la zone industrielle du Nord du Golfe de Suez. Les seuls qui soient mis en exergue sont les partenaires chinois de la Chinese Egyptian Company, et encore, ceux-là ne sont-ils pas clairement identifiés : la corporation chinoise gestionnaire de la Z.E.S. de Tianjin est mentionnée, mais l'information à ce sujet est assez rare, ce qui

<sup>67</sup> Parallèlement, Pékin accordait environ 39 millions d'US\$ de crédits à des projets de développement en Egypte. *al-Ahram Hebdo*, 28/06/2000.

<sup>68</sup> Marché commun du Sud et de l'Est de l'Afrique.

laisse supposer que les engagements chinois ne sont peut être pas encore véritablement définis, contrairement à ce que pourrait laisser croire la constitution assez opaque de la Chinese Egyptian Company.

Ainsi, les développeurs de la zone industrielle du Nord du Golfe de Suez sont, pour l'essentiel, des groupes industriels égyptiens d'envergure nationale ou internationale, et siégeant au Caire. L'absence d'un groupe d'investisseurs originaire de Suez ou de la région du canal est remarquable. En effet si, dans le projet de Port Saïd, il existe bien un groupe d'investisseurs originaires de la ville qui s'est engagé à mettre en valeur les terrains qui lui ont été attribués, rien de tel à Suez. Il s'agit moins d'un éventuel désintérêt des acteurs locaux (de Suez) vis-à-vis des projets en cours dans leur région que de leur faible capacité à investir les sommes nécessaires à un tel projet. En effet, l'industrialisation de la ville de Suez a reposé en grande partie sur le secteur public et l'investissement privé a souvent été le fait d'entreprises industrielles siégeant au Caire (à une centaine de km) qui installaient simplement une unité à Suez<sup>69</sup>. Ainsi, le futur pôle industriel du Nord du Golfe de Suez semble déjà, du moins si l'on en juge par l'origine de ses promoteurs, se développer davantage en relation avec Le Caire - auquel est elle reliée directement par autoroute - qu'avec la ville de Suez - laquelle n'est pourtant située qu'à 50 km au nord de la Z.E.S. On peut aussi s'interroger sur les liens établis entre la zone industrielle et la région du canal de Suez, puisque l'Autorité du canal de Suez, acteur majeur de la région, n'est pas représentée au sein du pool d'actionnaires de la société de gestion du port (c'est, au contraire, le cas à Port Saïd Est).

L'absence d'acteurs locaux et régionaux impliqués dans le projet du Nord du Golfe de Suez renforce l'impression d'un projet plaqué en ce lieu par l'autorité centrale, et qui bénéficie davantage à ses alliés - les nouveaux hommes d'affaires nationaux, lesquels ont souvent construit leur empire grâce à leurs connexions avec le secteur public<sup>70</sup> - qu'aux acteurs de la région. Toutefois, si les acteurs locaux semblent inexistant dans ce projet, cela n'empêche pas les investisseurs privés nationaux, qui se l'approprient, de mettre en place, pour certains, une véritable stratégie d'implantation sur le site du projet.

### ***3. Les stratégies de participation à l'aménagement de la Z.E.S. de deux développeurs : SIDC et GSDC***

Les deux développeurs dont les travaux d'aménagement sont les plus avancés en vue de la réalisation de la future zone industrielle sont SIDC et GSDC. Leur composition et leurs partenariats (cf. Tab. 14) illustrent la concentration des capacités d'intervention du secteur privé aux mains de quelques grands groupes industriels<sup>71</sup>. La diversité de leurs

<sup>69</sup> cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 1, II. A. 3.

<sup>70</sup> Au sujet de l'émergence de ces hommes d'affaires et de l'ambiguïté de leurs rapports avec le secteur privé, cf. *supra* : Chapitre 5, II.

<sup>71</sup> En effet, quelques grands groupes industriels du secteur privé égyptien dominent le monde des affaires. Ils sont désormais les acteurs incontournables de tout projet d'aménagement impliquant le secteur privé, en particulier dans les méga-projets.



activités montre l'intérêt qu'ils accordent - au moins en principe - au projet Nord du Golfe de Suez.

Tableau 14 : Les deux groupes leaders de l'aménagement de la zone Nord du Golfe de Suez et leurs connexions

Groupe	SIDC Suez Industrial development Company	GSDC Gulf of Suez Development Company
Principal actionnaire	ORASCOM (59%) N. Sawiris	Groupe Ezz
Activités	Construction (par sa filiale OCI), tourisme, télécommunications, et participations dans l'acier et la distribution de gaz.	Céramique, acier.
Partenaires	National Bank of Egypt Groupe Shobokshi (Arabie Saoudite)	Banque Misr Modern Motors Kato Investment Ahmed Bahgat (électronique, loisirs) Alkan (textile, électronique, télécommunications)
Implantations prévues dans la zone	- Ready Mix Egypt (béton) - Alico Egypt (produits architecturaux) - United Paints and Chemicals - Usine d'engrais	- Acierie al-Ezz Danieli (en participation avec l'italien Danieli)

*Note : Lorsque les nationalités des entreprises ne sont pas précisées, c'est qu'elles sont égyptiennes.*

Les filiales et les partenaires de chaque groupe majoritaire dans sa société de développeur (Orascom pour SICD et Ezz pour GSDC) apparaissent à la fois comme des fournisseurs qui pourront participer aux travaux d'aménagement de l'espace<sup>72</sup> et comme les clients idéaux. Les sociétés de développeurs ont en effet tout intérêt à localiser sur leur terrain les industries émanant de leur propre groupe. Dans la compétition qui s'engage entre les développeurs pour attirer des entreprises industrielles, c'est un atout considérable pour ceux-ci que de parvenir à démarrer au plus tôt l'activité. Le fait d'implanter une usine affiliée à leur groupe sur leur propre zone leur permet de gagner du temps et de rendre la zone industrielle opérationnelle aux yeux des investisseurs potentiels. D'autre part, l'expérience qu'ils ont acquise dans l'industrie leur apporte une meilleure connaissance des besoins de leurs futurs locataires industriels; ils peuvent également les faire bénéficier des relations qu'ils ont établies avec le gouvernement. Les compagnies de développement jouent ainsi un rôle d'intermédiaire entre les futurs investisseurs et le gouvernement, et cela pourrait bien être le meilleur moyen d'attirer des

<sup>72</sup> La société SIDC regroupe des entreprises de secteurs d'activités variés, qu'elle peut solliciter pour effectuer l'aménagement du terrain qu'elle a acquis (construction, béton, ...), ainsi que son équipement en services destinés aux entreprises (télécommunications).

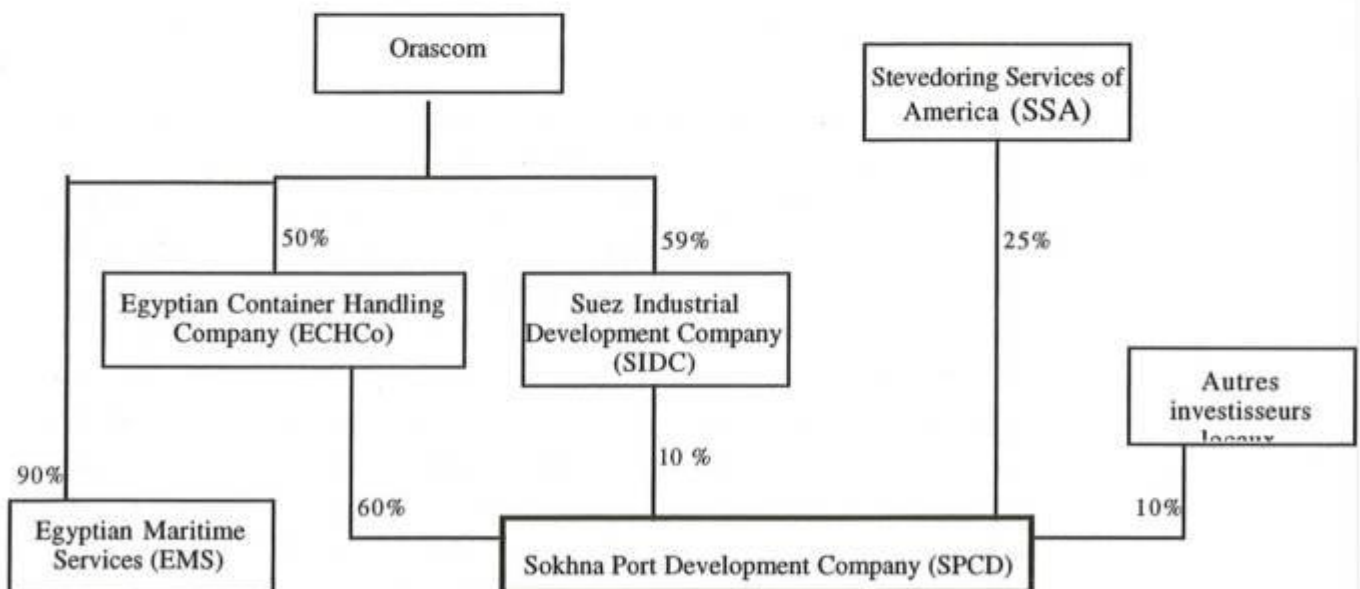
entreprises. En effet, selon Ahmed Bahgat<sup>73</sup>, qui participe à la société de développeurs GSDC, la bureaucratie excessive est perçue comme un gros handicap par les multinationales<sup>74</sup>.

La société de développement SIDC, dirigée par le groupe Orascom, s'est considérablement investie dans le projet du Nord du Golfe de Suez. Outre l'aménagement de son propre lot de 2 300 ha, elle a mis en œuvre une véritable stratégie d'implantation de tout le groupe Orascom dans ce projet, dont la liste de ses récentes opérations (accords ou prise de participations) témoigne. Grâce à ses différentes filiales, la SIDC a en effet étendu ses ambitions et s'est engagée dans divers domaines :

- dans l'équipement en infrastructures de toute la Z.E.S., par la fourniture de gaz qu'elle réalisera au moyen de la société City Gaz, qu'elle a créée en accord avec l'italien Agip ;

- dans la gestion et l'équipement du port de Sukhna qui dessert la zone industrielle : elle s'est en effet portée acquéreur de 10% des parts de la compagnie de développement du port (Sokhna Port Development Company ou SPDC) et a racheté, lors de sa privatisation, la moitié des parts de l'Egyptian Container Handling Company qui est l'entreprise majoritaire dans le capital de SPDC<sup>75</sup> (cf. Fig. 49).

Figure 49 : La SPDC et l'intérêt porté au développement portuaire de Sukhna par le groupe industriel égyptien Orascom



<sup>73</sup> Ahmed Bahgat est à la tête de l'un des grands groupes industriels d'électronique et de télécommunications qui s'est orienté récemment vers l'aménagement d'espaces de loisirs (parc d'attraction *Dreamland*).

<sup>74</sup> WAHISH N. : « Not just any port », *Al Ahran Weekly*, 17-23 feb. 2000. Cet avis est confirmé par l'étude des conditions de l'attractivité que nous avons menée plus haut, cf. *supra* : Chapitre 4, II.

<sup>75</sup> *MEED*, 8 octobre 1999



Le groupe égyptien Orascom devient ainsi l'actionnaire le plus important de la Compagnie de développement du port de Sukhna; il a encore renforcé sa présence au sein du projet portuaire en formant, en novembre 1999, une entreprise de services maritimes et logistique, l'Egyptian Maritime Services (EMS). Cette société doit développer les transports terrestres par camion et par voie ferrée à partir des ports d'Adabiya et de Sukhna et faciliter ainsi l'organisation du transport multimodal dans l'arrière-pays du port.

Les premières usines qui ont été implantées dans la partie de la zone industrielle aménagée et gérée par la SIDC l'ont été par les propres filiales de son actionnaire majoritaire, à savoir Orascom. La branche construction d'Orascom a en effet mis en place une véritable stratégie d'implantation de ses filiales sur la zone : l'entreprise Ready Mix Egypt, implantée en avril 1999, pourra ainsi fournir du béton aux constructeurs locaux, tandis que deux autres des filiales d'Orascom produiront d'autres matériaux de construction et de la peinture. Ce faisant, Orascom se positionne sur un marché porteur, étant donné l'ampleur des travaux à réaliser à très court terme dans la zone. Ces trois usines, qui occupent 13,3 ha, appuient par leur seule présence la crédibilité du projet et, faisant la preuve de la valeur des atouts de la zone industrielle, elles servent d'exemples pour de futurs investisseurs. La SIDC a d'ailleurs réussi à attirer d'autres industriels, en arguant de l'avantage qu'il y a à être localisé dans une zone qui permet un accès direct aux marchés asiatique et africain : ainsi, une usine d'engrais, qui s'y est installée, dirige sa production vers le marché indien. Trois autres unités sont en cours d'implantation : deux usines d'ammonium (l'une américaine, l'autre égyptienne) et une usine d'assemblage d'autobus et d'automobiles du groupe égyptien Ghabbour - ces projets sont en cours de réalisation.

Le second grand développeur, GSDC, est dirigé par celui qui s'est propulsé au rang de leader des industriels égyptiens de l'acier, Ahmed Ezz<sup>76</sup>. Il n'est donc pas surprenant que GSDC installe en priorité une aciérie de son groupe (associé pour l'occasion à l'italien Danieli pour un investissement de 700 000 millions d'US\$) qui occupera 15% de la superficie de la zone qu'il a acquise. Il négocie également l'installation d'une usine d'engrais destinés au marché asiatique (EFIC : Egyptian Financial and Industrial Company) et celle de City Gaz, qui délivrera de l'énergie aux entreprises de toute la zone industrielle; il a enfin réussi à vendre des lots à une usine de production de pièces détachées automobiles, à une usine d'engrais et à une papeterie.

La compétition qui s'est établie entre les développeurs pour attirer le plus possible d'investisseurs industriels, les pousse à offrir les meilleurs services. Dans ce but, ils mandatent des consultants internationaux afin de cerner exactement quels sont les besoins des multinationales susceptibles de s'implanter dans la Z.E.S. Les groupes de développeurs GSDC et SIDC ont donc chacun fait appel à des bureaux d'études

---

<sup>76</sup> En acquérant des parts dans la Compagnie alexandrine du fer et de l'acier fin 1999, il a formé un cartel qui contrôle 60 % du marché local de l'acier. *MEED* 18/2/2000.

internationaux pour la planification<sup>77</sup> et l'exécution des travaux. Ils ont choisi des méthodes différentes pour l'installation des infrastructures dans leurs zones respectives : la GSDC a décidé d'aménager d'emblée la totalité de sa surface en signant cinq contrats globaux (dont trois reviennent à Arab Contractors), alors que la SIDC a choisi de commencer par la viabilisation d'une partie de son terrain, soit une première phase d'aménagement concernant 3,5 km<sup>2</sup> sur les 23 km<sup>2</sup> qu'elle détient.

La localisation de la zone, en particulier l'accès aux marchés asiatiques et africains, reste l'argument principal pour promouvoir les implantations dans la zone industrielle du Nord du golfe de Suez. Pour les industries du groupe Ezz (groupe majoritaire dans la société de développeurs GSDC), il est plus économique d'importer du charbon depuis l'Afrique du Sud ou l'Australie par le port de Sukhna que par celui d'Alexandrie - en effet, un navire déchargeant à Alexandrie doit emprunter le canal et acquitter un droit de péage, ce qui entraîne un surcoût du transport. Ainsi, l'atout de localisation, associé aux sérieuses incitations fiscales consenties aux investisseurs dans la zone, a d'ores et déjà permis de rapatrier dans la Z.E.S. de Suez le projet d'usine pétrochimique Orient Petrochemicals Company de l'industriel Mohamed Khamis. Ce dernier, qui avait initialement prévu d'implanter son usine à Alexandrie, a finalement opté pour Suez et, pour ce faire, a saisi l'occasion d'acquérir une parcelle de terrain à viabiliser dans la zone économique spéciale. En outre, la localisation de la Z.E.S. dans le nord du Golfe de Suez comporte un autre avantage : la présence de ressources naturelles abondantes et peu coûteuses (pétrole, gaz naturel, carrières) qui pourront servir de matières premières aux industries lourdes du futur pôle industriel.

En 1999, le démarrage plutôt convaincant de ce projet de zone industrielle a conduit les autorités à mettre en vente trois nouveaux lots d'une superficie totale de 10 km<sup>2</sup>, situés au nord de la zone. On retrouve parmi les nouveaux développeurs le groupe Oriental Weavers de M. Khamis, celui-là même qui avait été convaincu d'abandonner la localisation de sa nouvelle usine de polypropylène à Alexandrie. Une usine de polypropylène d'origine sud-coréenne (J.V. KOHAP) complète cette amorce de complexe pétrochimique. En effet, la zone industrielle associée au port vraquier de Sukhna pourrait devenir, à l'image de la ville de Suez, un centre pétrochimique majeur à l'échelle de l'Égypte.

Deux autres nouveaux acquéreurs de terrains à viabiliser dans la zone du Nord du Golfe de Suez sont spécialisés dans des activités tertiaires : Ashraf Marwan (immobilier) et Mega Investment & Foreign Trade Cy (commerce international). Si le premier peut également utiliser son terrain comme support d'implantation de son activité commerciale, le second est plutôt susceptible de la gérer uniquement en tant que développeur. L'intervention de différents développeurs et industriels sur la zone économique spéciale

---

<sup>77</sup> SIDC a confié au bureau d'études américain Betchel la réalisation du *masterplan* de ses 23 km<sup>2</sup> de terrain; le plan élaboré par cet opérateur s'inspire du modèle de la ville industrielle de Jubail en Arabie Saoudite. Quant à GSDC, c'est au britannique W.S. Atkins international, associé à l'égyptien Dr Ahmed Abdel Warith Consulting, qu'il a confié la conception de l'aménagement de toute la zone qui lui appartient.



de Suez exprime leur réelle capacité à construire une réponse adaptée à des situations qui se présentent en un lieu donné à un moment donné.

Or, la diversification des groupes de développeurs a engendré une concurrence entre les promoteurs et les industriels. En effet, les quatre premières sociétés de développeurs qui s'étaient engagées, en 1998, à aménager des terrains pour les louer sont entrées en rivalité, d'une part, avec les nouvelles sociétés de développeurs, et, d'autre part, avec les industriels qui s'implantent sur la zone à l'écart de ces terrains aménagés. Ils ont manifesté leur désaccord lorsque de nouvelles parcelles de terrains supplémentaires furent allouées à d'autres promoteurs et industriels, ce qui risquait, selon eux, de diluer le potentiel d'attraction de la zone industrielle. On comprend en effet aisément que le nombre d'acheteurs potentiels de lots viabilisés se réduit considérablement si chaque groupe industriel égyptien aménage sa propre zone de développement afin d'y localiser ses propres filiales. Par ailleurs, l'abondance de terres disponibles peut pousser les développeurs à vendre leurs lots à des prix inférieurs à ceux déterminés par le gouvernement pour des projets de même nature qui seraient situés ailleurs en Egypte.

Ainsi, l'entente entre les investisseurs privés égyptiens participant au projet de Z.E.S. est-elle menacée par la priorité que certains accordent à leurs intérêts particuliers. Cette entente est pourtant indispensable au bon aménagement et au bon fonctionnement du projet parce que les sociétés de développeurs qui sont chargées de l'aménagement et de la politique promotionnelle de la Z.E.S., sont les interlocuteurs privilégiés des futurs investisseurs étrangers. Dans ce contexte, le gouvernement, bien qu'il se soit désengagé de l'aménagement de la zone, s'efforce de reprendre en mains le projet, de façon à assurer sa réussite.

#### 4. Le rôle régulateur de l'Etat

L'industrialisation de cette zone économique spéciale doit être réalisée très rapidement, afin de lui permettre d'atteindre les objectifs fixés par le gouvernement (contribuer à l'industrialisation et accroître les exportations égyptiennes) sans courir le risque d'être concurrencée par l'essor déjà remarquable des zones industrielles qui sont déjà opérationnelles dans d'autres pays, telles que celles de Jebel Ali aux Emirats Arabes Unis ou de Marsin en Turquie<sup>78</sup>.

A la fin de l'année 2000, bien que quatre usines soient déjà en activité<sup>79</sup>, l'aménagement de la zone industrielle n'est pas achevé et le projet peine à attirer de nouveaux investisseurs. Les conditions sont mauvaises pour l'investissement : le début

<sup>78</sup> La Chambre américaine de Commerce (Amcham) attire l'attention sur les risques d'une telle concurrence pour la Z.E.S. de Suez. Cet organisme insiste en particulier sur l'efficacité de la zone franche de Jebel Ali qui est reliée au port le plus moderne et le plus vaste de la région, qui compte 67 quais et un terminal à conteneur ultramoderne, capable de traiter toutes les classes de navires. *Marchés Tropicaux*, 17 sept. 1999.

<sup>79</sup> Il s'agit d'une usine de tracteurs égyptienne, de l'aciérie Ezz, de la Compagnie égyptienne pour les engrais et de l'usine de béton, les deux dernières tournant déjà à 100% de leur capacité.

de l'exécution des méga-projets en Egypte a coïncidé avec le début de la crise asiatique de 1998 et les investisseurs étrangers hésitent encore à s'aventurer sur le fragile marché égyptien (les investissements étrangers directs, qui étaient de 1,6 milliard de L.E. en 1999/2000, sont tombés à 503 millions en 2000/2001).

Ce n'est pas la seule cause du retard du démarrage de l'activité dans la Z.E.S. du Nord du Golfe de Suez. Les raisons invoquées par les développeurs diffèrent de celles qui sont mises en avant par le gouvernement, mais elles révèlent toutes la difficulté de concilier les objectifs différents de ces partenaires.

Les représentants des sociétés de développeurs jugent que le démarrage de l'activité dépend en priorité de leur accès à toutes les infrastructures délivrées initialement par le gouvernement à l'entrée de la zone. Or, la fourniture d'eau et d'énergie en quantité suffisante tarde et les développeurs doivent se contenter des réseaux temporaires installés en attendant la mise en service de la centrale électrique installée près du port par E.D.F. International (France) - qui ne devrait être opérationnelle qu'en 2003 - et celle du pipeline destiné à acheminer l'eau du Nil sur la zone depuis la ville nouvelle de Dix de Ramadan. Craignant que ces infrastructures ne soient pas disponibles en temps utile, le gouvernement a chargé le ministre du Logement, de l'Équipement et des Nouvelles Communautés de coordonner l'avancement de ces travaux, réalisés en concession par le système C.E.T., afin de s'assurer que les réseaux essentiels (électricité, gaz, eau) seront rapidement installés dans la zone et que leurs capacités seront suffisantes. Toutefois, les retards pénalisent l'installation d'usines et la production de celles qui y sont déjà implantées et ont commencé leur activité en utilisant uniquement les réseaux d'infrastructures temporaires.

L'État est donc de plus en plus soucieux de contrôler le projet réalisé sous le régime de la concession.

À la fin de l'année 2001, le PND, parti au pouvoir, a effectué un bilan qui imputait les difficultés que connaissent les projets réalisés en C.E.T. à cinq raisons : la mauvaise faisabilité des projets, les risques de change (les contrats stipulaient que le gouvernement devait assumer les risques inhérents à la variation des taux de change), l'absence de transparence dans le choix des investisseurs ou encore le manque d'expérience technique chez les représentants du gouvernement responsables des contrats C.E.T. et, enfin, la multiplication des parties extérieures concernées par les projets<sup>80</sup>. Le ministère de l'Électricité - le plus exposé puisqu'il a signé les premiers contrats C.E.T., notamment avec E.D.F. International dans le Nord du Golfe de Suez mais aussi à Port Saïd Est -, a été le premier à annoncer que les prochains contrats seraient sérieusement remaniés. « Réaliser des projets C.E.T. signifie emprunter à des taux d'intérêt élevés. L'investisseur emprunte à peu près 70 % du coût du projet à des banques soit égyptiennes soit étrangères, et le gouvernement se charge des intérêts et de bien plus encore.

<sup>80</sup> KAMEL N., HUSSEIN M. : « La réalité impose ses lois », *al-Ahram Hebdo*, 12/12/2001.



L'investisseur a donc les mains libres face à un gouvernement accablé de tous les risques qu'il a pris », expliquait Ali al-Saïdi, ex-ministre de l'Electricité et actuel ministre de l'Industrie et de la Technologie<sup>81</sup>. Parmi les risques cités par le ministre figurent en outre l'achat de toute la production du projet à un prix fixé à l'avance sans tenir compte de la loi de l'offre et de la demande, et la livraison des matières premières à des prix subventionnés. Selon le président Moubarak, les projets en C.E.T. constituent un fardeau d'autant plus lourd pour l'économie égyptienne que leurs bénéfices sont transférés à l'étranger<sup>82</sup>. Aussi le Président a-t-il demandé, en juin 2002, la mise sous contrôle des projets C.E.T. et annoncé que ceux-ci feraient désormais l'objet de restrictions : les investisseurs seront obligés de réinvestir la moitié de leur profit en Egypte et d'exporter la moitié de leur production.

Dans les Z.E.S. qui sont aménagées par le secteur privé sous la forme de concessions, cela se traduit par un resserrement du contrôle étatique sur l'activité des promoteurs et des industriels. La loi sur les Z.E.S. prévoit ainsi que les privilèges accordés pour les entreprises qui exportent pourront être annulés si leurs ventes sont destinées au marché égyptien. Cette reprise de contrôle concerne directement les investisseurs et les sociétés de développeurs installés dans la zone industrielle du Nord du Golfe de Suez. Ces dernières font d'ailleurs l'objet, depuis 3 ans, de mesures de restriction; le gouvernement entend bien conserver un contrôle sur le déroulement des travaux et la nature des investissements réalisés dans la Z.E.S., même s'il a confié la responsabilité des travaux et la recherche d'industriel prêts à investir sur place au secteur privé.

Ainsi, dès décembre 1999, le chef de l'Etat rappelait la nécessité de réduire les dépenses de l'Etat dans la Z.E.S. et interdisait aux entreprises du secteur public de financer des investissements dans l'une ou l'autre des zones industrielles du canal de Suez. Il s'agissait alors de réduire les dépenses publiques engagées dans ces projets. Cependant, comme nous l'avons mentionné plus haut, l'un des consortiums exploitant la Z.E.S. du Nord du Golfe de Suez n'est autre que l'entreprise publique Arab Contractors, que l'on retrouve également dans le projet de Port Saïd Est. L'Etat recommandait en outre de donner la priorité aux projets les plus performants en terme de coûts-bénéfices et insistait auprès des développeurs pour qu'ils planifient rapidement leurs travaux et annoncent des dates réalistes pour la construction des usines dont ils avaient annoncé l'implantation<sup>83</sup>.

Mais pour que l'activité démarre au plus vite et que les objectifs de l'Etat soient respectés, le gouvernement doit trouver des moyens de pression vis-à-vis des acteurs privés en charge de la mise en œuvre du projet.

---

<sup>81</sup> *idem.*

<sup>82</sup> *idem.*

<sup>83</sup> « Ceiling on projects », *al-Ahram Weekly*, 2 - 8 December 1999.

En décembre 1999, le chef de l'Etat avait brandi la menace de confisquer les terrains de toute compagnie de développement manquant à son engagement d'aménager les infrastructures nécessaires en temps voulu et il leur fixait un délai de deux ans. Un an plus tard, le gouvernement mit cette menace à exécution en décidant de réduire la surface de la zone industrielle du Nord du Golfe de Suez de 91 à 51 km<sup>2</sup>. Les pouvoirs publics reprurent possession de certains terrains qui avaient été attribués à des entreprises dont certains projets s'étaient révélés peu fiables ou avaient été abandonnés. Par exemple, la société de développeur SIDC rétrocéda plus de la moitié de son terrain à l'Etat après avoir réalisé un plan de restructuration (la superficie qu'elle détient passa ainsi de 23 km<sup>2</sup> à 10, 63 km<sup>2</sup>).

Afin d'accélérer le développement des Z.E.S., la création de deux structures de contrôle avait été envisagée dès la fin de l'an 2000. Elle a été annoncée officiellement en 2002. La première est une société par actions, chargée d'harmoniser la planification interne des Z.E.S. pour la mettre en conformité avec les normes internationales. La seconde structure de contrôle est un organisme gouvernemental de développement économique dépendant du Conseil des ministres qui devra surveiller et superviser les travaux de chaque zone<sup>84</sup>. Cet organisme possédera les terrains de chaque zone et sera chargé de leur distribution; il offrira le droit d'usage des terrains aux investisseurs pour 90 années renouvelables. Une entreprise à majorité publique s'occupera de l'installation et l'entretien de l'infrastructure des zones qui ne sont pas encore viabilisées. Ainsi, confronté aux déficiences du secteur privé, le gouvernement reprend possession des terrains qu'il avait attribué en concession aux compagnies de développeurs et s'engage à réaliser lui-même les travaux des zones qui n'ont pas encore été viabilisées. Il crée en outre un centre d'arbitrage législatif qui adoptera les mécanismes les plus modernes de règlement des litiges.

\* \* \*

L'étude des projets de Port Saïd Est et du Nord du Golfe de Suez permet d'observer la mise en place et le fonctionnement d'un système d'acteurs. Le décideur public sert de « détonateur » à l'élaboration de nouveaux projets d'aménagement du territoire dont il confie l'exécution à de nouveaux acteurs privés. S'il décide et tranche en dernier ressort, il s'appuie sur des groupes tiers qui fournissent des solutions et assurent la légitimité opérationnelle des projets (experts et opérateurs internationaux). En conséquence, les mesures prises lors de l'exécution des projets ne sont pas des réponses à des exigences générales de la société et de ses représentants politiques, mais le produit des activités intermédiaires d'experts et de conseillers<sup>85</sup>.

<sup>84</sup> *al-Ahram Hebdo*, 5 juin 2002.

<sup>85</sup> Cf. MENY et THÉNIG (1989), p. 197.



En confiant aux acteurs privés nationaux la mise en œuvre et l'exploitation des projets de ports et zones industrielles, l'Etat insère une nouvelle catégorie d'acteurs privés nationaux - les grands hommes d'affaires égyptiens - ainsi que certaines de ses agences publiques (projet de terminal de Port Saïd Est) dans le système d'acteurs qu'il a mis en place avec des acteurs internationaux. L'organisation de ce système est complexe car les différents groupes qui le compose n'obéissent pas à des objectifs univoques communs qui s'imposeraient de la même manière à tous. Ici comme dans tout système d'organisation, « chacun poursuit ses intérêts sectoriels, manifeste sa propre vision de ce qui est efficace et rationnel. Il n'y a pas de rationalité collective unique »<sup>86</sup>.

Nous avons ainsi pu observer que les intérêts divergent non seulement entre les divers groupes d'acteurs mais aussi au sein même de chacun de ces groupes, que ce soit l'Etat - lui-même traversé de contradictions entre les partisans et les opposants aux privatisations -, les acteurs privés internationaux - les deux opérateurs portuaires internationaux en lice à Port Saïd Est avaient mis chacun en œuvre une stratégie différente d'implantation en ce site - ou encore au sein des acteurs privés égyptiens. Dans ce dernier groupe d'acteurs qui investit dans les zones industrielles, les intérêts et les stratégies distinctes entre développeurs et industriels - ces derniers étant aussi des clients potentiels des premiers - retardent la mise en œuvre des projets.

Finalement, « ceux qui exécutent les décisions ajustent les principes décidés par le sommet aux circonstances locales »<sup>87</sup> et à leur propre intérêt. Les ajustements entre acteurs s'opèrent autour des relations de pouvoir qui se tissent entre eux. Le résultat final du projet dépend donc de la capacité de ces acteurs privés à envisager une action en commun, non pas tant pour défendre leurs propres intérêts que pour trouver des solutions à leur objectif commun, à savoir la réussite de ces nouvelles zones industrielles-portuaires. L'aptitude des investisseurs privés nationaux à profiter du désengagement de l'Etat pour occuper la position d'intermédiaire entre le national et le mondial est aussi en jeu, et l'on peut se demander sérieusement si des acteurs proprement locaux, tels que les acteurs port-saïdiens qui ont investi à Port Saïd Est, ont la capacité de trouver leur place dans ce jeu. Dans ce jeu d'acteurs, l'Etat, confronté à l'échec relatif des acteurs privés nationaux à s'insérer dans le jeu international, à attirer des partenaires et clients étrangers et, enfin, à mener les projets de Z.E.S. à leur terme; il s'efforce en conséquence, pour mieux exercer son rôle de régulateur de reprendre le contrôle de ces projets.

Enfin, si ces méga-projets témoignent de la volonté du pouvoir central de faciliter l'activité des grands groupes industriels nationaux, leur forme même aboutit à une certaine fragmentation de l'espace régional. En effet, les zones industrielles bénéficient d'un statut qui les différencie du système en cours dans le pays et ~~ils~~ sont directement branchés sur l'économie internationale, sans que les liens avec leur propre arrière-pays ne

<sup>86</sup> *ibidem*, p. 217.

<sup>87</sup> *ibidem*, p. 218.

soient véritablement définis. Cela va à l'encontre de la volonté qui pourtant affichée de constituer une région « intégrée ».



## Chapitre 7

### PORT SAÏD : ZONE ET VILLE FRANCHES, LIEU DE LA CONFRONTATION ENTRE POLITIQUE NATIONALE ET STRATEGIES DES ACTEURS LOCAUX

A travers l'étude d'un projet exemplaire des années 1970, désormais abouti, à savoir la zone franche de Port-Saïd, il est possible d'observer la mise en œuvre d'une politique publique d'industrialisation par les acteurs publics traditionnels et le détournement de ses objectifs par ses utilisateurs, les acteurs locaux. Les investisseurs privés n'ont pas été sollicités dans l'aménagement de la zone industrielle, comme ils le furent dans les années 1990, parce que leur poids dans l'économie était encore très faible à l'époque, mais aussi, et surtout, parce que le modèle appliqué était très étatique<sup>1</sup>. En effet, il s'agissait alors, au début de la politique d'ouverture économique, de promouvoir la naissance d'une industrie privée d'exportation, en favorisant, dans un premier temps, les échanges commerciaux.

On assiste ainsi, au cours des années 1970 et 1980, à la renaissance d'un secteur privé local à Port Saïd, qui s'approprie progressivement un projet d'aménagement économique - la zone franche - et le transforme de façon à le faire coïncider avec les objectifs de rentabilité à court terme qui intéressent en priorité les acteurs locaux.

Le fonctionnement de la zone franche de Port Saïd permet de comprendre comment ces comportements positionnent la ville dans un réseau d'échanges mondialisé au sein duquel, en tant que zone franche, elle est censée jouer le rôle d'un relais entre l'économie mondiale et le système national. C'est en cela qu'il est intéressant de considérer la ville et sa zone franche à des échelles variées, aussi bien dans l'espace que dans le temps. Dans l'espace, pour situer les acteurs, saisir quels sont les enjeux qui les ont animés et

---

<sup>1</sup> En 1970, quand Sadate arrive à la Présidence de la République, l'Egypte sort d'une longue période d'économie administrative, de type socialiste : le secteur public y est omniprésent et laisse peu de place aux initiatives privées. Cf. *supra* : Chapitre 6, I.

les animent aujourd'hui encore; comprendre la place qu'occupe la ville franche dans le réseau d'échanges mondialisé est aussi susceptible de montrer comment les groupes d'acteurs impliqués localement dans les échanges internationaux constituent des réseaux de relations. Dans le temps, car, de l'expérience acquise dans le cas de Port Saïd, dépend la capacité d'adaptation à la mondialisation des anciens Port-Saïdiens, à la condition toutefois que leur ancien savoir-faire dans le domaine des relations internationales soit réutilisable et réutilisé dans le contexte actuel. Parce que la mondialisation était en marche depuis l'ouverture du canal de Suez et qu'elle n'a pas engendré de rupture nette avec une organisation précédente, la prise en compte des héritages s'impose naturellement pour expliquer le positionnement actuel de chaque groupe d'acteurs.

En vue de saisir l'implication des acteurs locaux dans la politique d'aménagement régional conçue au niveau central, nous étudierons le fonctionnement de la zone et de la ville franche de Port Saïd; étude qui vise à positionner Port Saïd dans le circuit des échanges mondiaux. Nous aborderons ensuite les modalités de l'adaptation des acteurs locaux au système de la franchise, et, enfin, les formes de la régulation exercée par l'Etat, cette régulation pouvant être interprétée comme un effet rétroactif, une conséquence des adaptations des acteurs locaux.

## **I . PORT SAÏD : LE FONCTIONNEMENT D'UNE ZONE FRANCHE DANS UNE VILLE FRANCHE**

Après la guerre israélo-arabe de 1973, Port Saïd, désertée et dévastée, devint le laboratoire de la politique d'ouverture économique voulue et initiée par le Président Sadate. En juillet 1975, la ville était dotée d'une zone franche d'exportation de statut public, installée à proximité du port et au débouché méditerranéen du canal de Suez, raccourci stratégique entre l'Orient et l'Europe. Le 1er janvier 1976, le statut de ville franche était accordé à la ville entière.

Un quart de siècle plus tard, la seconde grande ville de la zone du canal tente de trouver sa place dans l'économie mondiale et rêve toujours à un développement fulgurant sur le modèle des villes-Etats asiatiques. Qu'ont donc apporté ces deux outils de développement économique pour que le modèle dont ils sont issus soit toujours un objectif à atteindre ? Il est indispensable de faire le point sur leur fonctionnement, de façon à pouvoir, ensuite, identifier les acteurs impliqués et leurs stratégies.

### **A. Zone franche et ville franche : deux statuts complémentaires**

La mise en place d'une zone franche et d'un statut de ville franche à Port Saïd poursuivaient un objectif similaire : le développement du commerce et des activités de transit afin de relancer l'économie urbaine et de favoriser le transfert des capitaux accumulés localement - ainsi que des capitaux étrangers - vers des activités industrielles productives.



### 1. La ville franche à l'origine d'une économie de consommation

Le statut franc de la ville de Port Saïd est régi par la loi n°12/1977 qui soumet toute la ville à un droit de douane inférieur à celui du reste du territoire égyptien. Cernée par la mer Méditerranée au nord, le lac Manzalah à l'ouest et le lac Mallaha à l'Est, la ville est idéalement située pour bénéficier d'un statut qui la place en situation d'extraterritorialité : il suffit de deux postes frontières, installés à chaque accès de la ville (au Sud et à l'Ouest), pour que les douanes exercent sans difficulté leur surveillance et puissent taxer les produits qui sortent de la ville vers le reste de l'Égypte.

Les marchandises importées et vendues dans l'enceinte de la ville franche sont exemptées des taxes douanières spécifiques à chaque produit importé pour son entrée en Égypte ainsi que de la taxe gouvernementale de 10% sur les produits de consommation (une taxe qui n'a été prélevée que jusqu'en 1993). En contrepartie, une taxe de services de 5,5% de la valeur des marchandises importées est destinée au gouvernorat de Port Saïd dont elle alimente les finances locales : elle a rapporté 55,6 millions de L.E.<sup>2</sup> en 1995. Seules les marchandises qui ne font que transiter par le port sont exemptées de cette dernière. Par contre, les produits qui sortent de la ville pour être « importés » en Égypte sont soumis à la taxe douanière spécifique : son revenu représentait plus de 680 millions de L.E. pour l'année fiscale 1994-1995.

Le statut franc qui lui a été accordé a permis à la ville de Port Saïd de reconstruire son économie après la guerre et l'exil de sa population (entre 1969 et 1974), même si sur des bases essentiellement commerciales. L'importation de biens de consommation, autorisée dans la ville au tout début de l'*infitâh*, alors que les frontières égyptiennes étaient encore fermées à tout produit de fabrication étrangère, a transformé la ville en un vaste marché de produits occidentaux introuvables ailleurs sur le marché égyptien et de ce fait immédiatement dotés d'un attribut de modernité. L'aire d'attraction du marché port-saïdien s'étendait ainsi bien au-delà de la zone du canal, en incluant Le Caire et les grandes villes égyptiennes. Devenue une ville de consommation<sup>3</sup>, Port Saïd connaît son âge d'or au début des années 1980 : l'attrait commercial de la ville atteint son apogée et des centaines d'autocars conduisent chaque jour dans la ville des clients venus de toute l'Égypte<sup>4</sup>.

Depuis le début des années 1990, l'intérêt qu'il y aurait à venir faire ses achats dans la ville franche est beaucoup plus limité, en premier lieu parce que les produits importés sont désormais distribués, voire fabriqués dans toute l'Égypte, et en second lieu, parce que les avantages du statut franc ont été sensiblement réduits depuis 1989. Le

<sup>2</sup> Organisme des Douanes à Port Saïd, entretien le 22/10/1996 avec le directeur général, Fathy al-'Adawi, et son assistant, Magdy Soliman.

<sup>3</sup> Son économie est alors essentiellement fondée sur la distribution de marchandises importées, c'est pourquoi nous qualifions la ville de ville de consommation (par opposition à une ville de production).

<sup>4</sup> D'après Samy Khodeir, ex-gouverneur de Port Saïd, 1000 autocars et 10 000 voitures de consommateurs passaient par les douanes chaque jour (entretien du 12/8/1994).

marché de Port Saïd reste néanmoins intéressant pour certains acheteurs venus du Caire qui espèrent passer la douane en contrebande. Les responsables de la douane reconnaissent eux-mêmes que, étant donné l'irrégularité des contrôles - sans mentionner la corruption -, nombreux sont ceux qui tentent leur chance en essayant de passer au travers.

## 2. La zone franche : un arsenal législatif pour favoriser l'industrialisation

Mise en place en 1976 sur un périmètre clos de 494 000 m<sup>2</sup>, la zone franche industrielle d'exportation accueille des entreprises industrielles et de stockage qui bénéficient d'incitations propres aux zones franches (exemption de droits de douane, de taxes à la consommation et d'autres taxes sur les profits et dividendes, de droits de succession, d'impôts sur le revenu pour les non-Egyptiens); ces entreprises échappent ainsi aux restrictions sur l'investissement étranger qui étaient alors établies sur le reste du territoire égyptien, ainsi qu'à certains articles de la loi sur le travail<sup>5</sup>. Les zones franches en Egypte disposent d'un statut d'extraterritorialité. Lorsque des produits importés ou fabriqués dans ces zones sont introduits sur le reste du territoire égyptien, ils se voient appliquer les réglementations douanières du commerce extérieur.

La zone franche industrielle d'exportation de Port Saïd se situe à deux kilomètres au sud du centre-ville, entre la route principale Port Saïd-Ismaïlia-Le Caire et le canal maritime de Suez (Fig. 50).

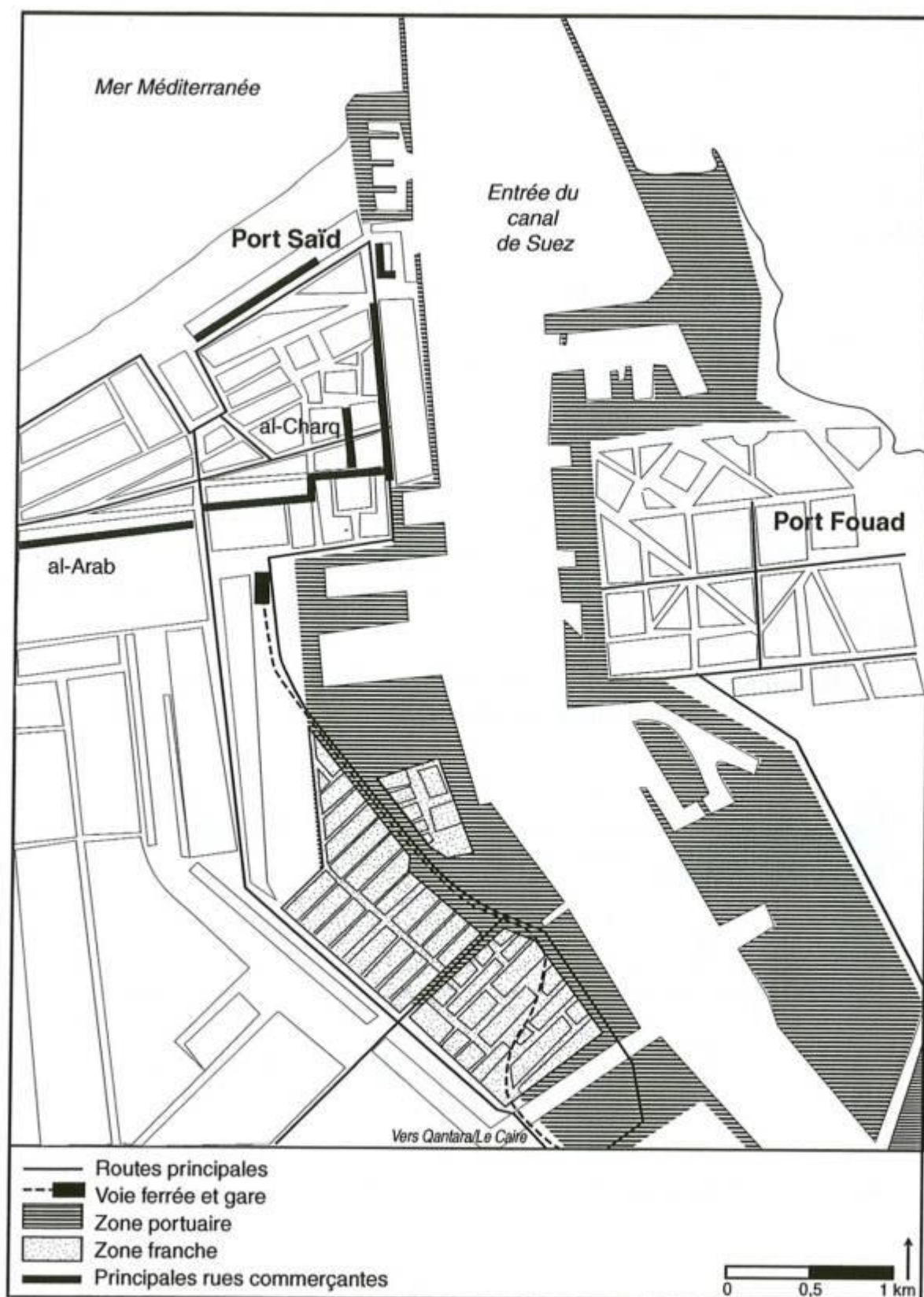
Elle bénéficie d'une bonne desserte, aussi bien par route (Le Caire n'est qu'à 220 km) que par voie maritime (avec un accès direct au port d'entrée du Canal de Suez) ou par voie ferrée (adjacente à la zone franche, la ligne de chemin de fer longe la principale route d'accès à la ville). Enfin, l'ouverture au trafic commercial, à la fin de l'année 1995, de l'ancien aéroport militaire de la ville est propice, tout comme la proximité d'un canal maritime intercontinental, au développement de relations commerciales internationales<sup>6</sup>. L'équipement et les services techniques sont suffisants : une centrale électrique attenante à la zone franche fournit l'énergie sans limitation de capacité aux industries, la station des eaux est située à proximité, et les entrepreneurs disposent de plusieurs banques au sein même de la zone. Seul point faible : le manque de perfectionnement des télécommunications.

<sup>5</sup> Réglementées à l'origine par la loi n°43 de 1974, fondatrice de l'*infitâh*, les zones franches sont désormais régies par la loi n°8 de 1997 sur l'investissement, qui précise que les entreprises de ces zones sont dispensées de certains articles de la Loi du travail (elles sont ainsi autorisées à licencier leurs employés), ainsi que de certains points de la loi 231/1996 réglant le travail des Egyptiens dans des sociétés étrangères (art. 40).

<sup>6</sup> En réalité, le nombre de navires empruntant le canal de Suez stagne autour de 13 500 alors que le trafic du commerce maritime mondial croît (cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 2, III.) - et l'aéroport échoue à attirer des lignes régulières. D'après les données émanant du Gouvernorat, seulement 777 avions ont atterri en 1994 à Port Saïd, parmi lesquels dominent les avions privés utilisés par les employés des organismes pétroliers installés entre Suez et Port Saïd.



Figure 50 : Port Saïd : localisation de la zone franche, du port et des quartiers commerçants



Les activités de sous-traitance de bout de chaîne ou correspondant à des segments de production tels que l'assemblage de pièces de tissus importées ou l'emballage de produits finis, ou encore la fabrication de structures d'acier dominant. Ainsi, quand une étape du processus de transformation est réalisée sur place, c'est souvent celle qui exige la main-d'œuvre la moins qualifiée.

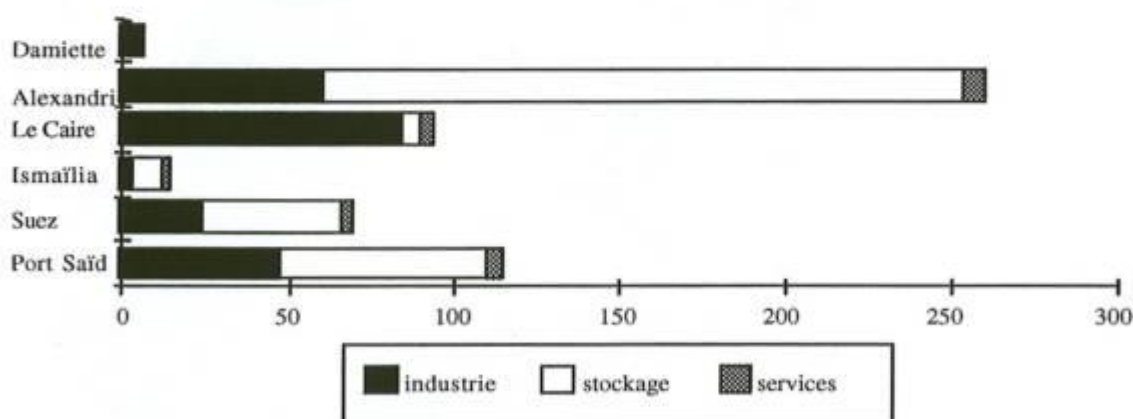
## B. Le fonctionnement de la zone franche industrielle et commerciale

L'étude du fonctionnement de la zone franche de Port Saïd révèle deux caractéristiques qui indiquent ses limites comme moyen d'intégration au système mondial et comme tremplin vers un développement industriel national : la prédominance de la fonction de stockage sur celle de production et l'orientation prédominante des ventes sur le marché local égyptien et port-saïdien. La zone franche apparaît donc plus étroitement liée à l'économie nationale et locale qu'à un système d'échanges mondialisé.

### 1. La suprématie de la fonction stockage

Plusieurs zones franches, concurrentes de fait, ont été installées en Egypte entre 1973 et 1993<sup>7</sup> et sont aujourd'hui fonctionnelles (cf. Fig. 51). En 1996, celle de Port Saïd arrive au deuxième rang, loin derrière celle d'Alexandrie, aussi bien par le nombre de projets qui y ont été réalisés (114 contre 270) qu'en montant des investissements (376 millions de L.E. contre 701 millions)<sup>8</sup>.

Figure 51 : Répartition des activités dans les zones franches publiques égyptiennes (en nombre d'entreprises)



Source : General Authority for Investment - Arab Republic of Egypt- 1996

<sup>7</sup> Pour un état de la question sur l'implantation des zones franches en Egypte, cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 3, IV. B.

<sup>8</sup> La zone franche de Port Saïd perd néanmoins sa seconde place en 1999, date à laquelle le montant des investissements dans la zone franche du Caire dépasse largement celui de la zone de Port Saïd (988 millions de LE contre 499 M. de LE).



La prédominance de l'activité de stockage est caractéristique de la zone franche de Port Saïd, mais cette spécialisation n'est pas une particularité propre à cette zone. La fonction de stockage est particulièrement développée dans toutes les zones attenantes à un port important. En effet, la proximité d'un mode de transport bon marché (en l'occurrence le transport maritime) attire les activités intrinsèquement liées au transit. Alexandrie, qui bénéficie du premier port du pays (premier par son trafic), possède ainsi la zone franche la plus attractive, pour le stockage notamment<sup>9</sup>. Celle du Caire, située à proximité de l'aéroport et plus éloignée d'un port maritime, doit faire face à des coûts de transport plus élevés et attire plus d'activités industrielles que de stockage.

Dans la zone franche de Port Saïd, la suprématie de l'activité d'entreposage est liée, d'une part, à la proximité de la grande voie maritime qu'est le canal de Suez<sup>10</sup>, et d'autre part au statut de ville franche de Port Saïd. La demande accrue en produits importés, introuvables sur le marché égyptien à la fin des années 1970, a en effet transformé la ville de Port Saïd en un immense marché alimenté par les entrepôts de la zone franche, alors que le tourisme de consommation orientait toute l'activité de la ville.

L'activité de Mahmoud Abou al-Hoda<sup>11</sup> illustre bien de ce fonctionnement. Cet importateur port-saïdien de souche dispose d'un entrepôt dans la zone franche pour exercer ses propres activités d'importation et l'utilise notamment pour alimenter son magasin de la rue al-Gomhorreyha, la plus commerçante du quartier al-Charq, dans lequel il vend les vêtements des dernières marques occidentales à la mode. Dans son entrepôt, on pouvait trouver, en octobre 1996 : des textiles (jupes, nappes du Japon et d'Asie), des appareils compacts de travail pour menuisiers, des appareils médicaux (scanners américains en attente pour une demande en Egypte), mais aussi, des cartons entiers de biens de consommation arrivés par cargo (brosses à dents, cosmétiques...).

L'activité de stockage n'est pas le seul fait de gros importateurs. Certains propriétaires d'entrepôts louent une partie de leur surface à de plus petits importateurs de Port Saïd ou d'ailleurs. C'est le cas de M. Abu al-Hoda, qui nous indiquait que ses locataires, surtout lorsqu'ils sont absentéistes, peuvent lui demander de revendre leurs marchandises en leur nom si l'occasion se présente.

Les banques installées dans la zone franche, au nombre de cinq (dont la National Bank of Abu Dhabi et la Port Said Bank), fonctionnent également comme des entrepôts : elles permettent à des particuliers d'importer des marchandises et de les stocker, même si ces derniers n'ont pas de fonds à investir dans cette activité. Elles proposent effectivement des prêts spéciaux pour l'importation de marchandises à stocker dans la zone sur le principe *loans for goods* (« prêts contre marchandises »). C'est la

<sup>9</sup> La zone franche de Damiette constitue une exception : créée en 1993 à proximité d'un nouveau port, elle n'accueille presque pas d'activités d'entreposage, l'industrie dominant dans cette zone récente.

<sup>10</sup> Le canal de Suez voit passer une partie du commerce international : en 1999, 13 490 navires ont transité par le canal, avec un tonnage de 384,9 millions de tonnes (cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 2).

<sup>11</sup> Entretiens réalisés en 1995 et 1996.

marchandise déposée en dépôt dans l'entrepôt de la banque qui sert de garantie à l'emprunt, jusqu'à ce qu'elle soit réexportée. Le banquier établit une lettre de crédit utilisable pour l'importation, il avance l'argent de la transaction et s'occupe parfois aussi de trouver des clients pour la réexportation.

Le banquier exerce aussi le rôle d'intermédiaire entre les importateurs et les compagnies de navigation : il facilite les démarches administratives et peut, en attendant le document officiel des services de la zone franche, présenter une lettre de garantie à une compagnie de navigation pour lui permettre d'acheminer la marchandise du port à l'entrepôt, en évitant ainsi tout retard dans la zone portuaire. Les banques offrent donc les services spécialisés adaptés au système de la zone franche, mais leur présence témoigne aussi du rapatriement des bénéfices des entreprises étrangères hors d'Égypte.

L'essor de l'activité commerciale à Port Saïd a encouragé l'installation des entreprises de stockage dans la zone franche, sans que cela contribue toutefois à renforcer l'esprit d'entreprise qui aurait pu favoriser le transfert vers l'industrie des profits accumulés. Au contraire, le développement d'un secteur industriel local privé est freiné par les profits qu'offrent le secteur de la distribution commerciale. Rares furent les entrepreneurs qui osèrent exposer les produits d'une industrie locale à la concurrence des produits importés. Or, justement par suite de ce manque d'esprit d'entreprise, ce sont désormais les agents port-saïdiens de l'import-export eux-mêmes qui se trouvent confrontés à la concurrence des produits fabriqués en Égypte dans d'autres zones industrielles bénéficiant de régimes privilégiés (en particulier celles des villes nouvelles proches de la capitale, telles que Dix de Ramadan). Si les importateurs port-saïdiens continuent à importer des articles de consommation courante, ils trouvent de moins en moins de débouchés sur place car la ville franche attire de moins en moins de consommateurs.

Par suite de ces évolutions récentes, la proportion d'entreprises de stockage par rapport aux établissements industriels tend progressivement à s'équilibrer. La diffusion des produits importés sur tout le territoire égyptien, qui fait suite à la libéralisation de l'économie, a réduit l'attractivité de la ville franche de Port Saïd et, par conséquent, l'attraction des investisseurs pour la seule distribution de produits importés. Les investisseurs potentiels s'orientent de plus en plus vers des activités productives : la proportion d'entreprises industrielles accueillies par la zone franche a, de ce fait, connu une forte augmentation (+ 119%) en 15 ans (cf. Tab. 15).



Tableau 15 : Evolution de la répartition des entreprises de la zone franche de Port Saïd selon leur type d'activité

	Octobre 1981	Décembre 1998	variation 1981-1998
Industries	26	57	+ 119 %
Stockage	67	73	+ 9 %
Services	5	3	- 40%
Total	98	133	+ 36 %

Source : Port Saïd Public Free Zone, IFZA, The General Authority for Investment and Free Zones.

On peut conclure, de l'examen du tableau 15, que les activités de transformation ont progressé par rapport aux activités commerciales. L'essor de l'activité commerciale n'a pas seulement encouragé l'installation d'entreprises de stockage dans la zone franche, elle a aussi permis, dans certains cas, l'orientation des bénéficiaires du commerce vers le secteur productif. Cette évolution, recherchée par les planificateurs de la zone franche, annonce une réorientation des activités traditionnelles de la ville commerçante, tout en confirmant son orientation vers les échanges internationaux. Cependant, les tendances de fond demeurent : l'entreposage reste l'activité principale, ce qui s'explique par l'importance toujours réelle des débouchés locaux pour les exportations de la zone franche.

## 2. Les marchés local et national : principaux débouchés de la zone franche

La grande part des exportations de la zone franche de Port Saïd<sup>12</sup> qui est destinée au marché port-saïdien et national indique l'importance des liens que cette zone entretient avec l'espace local et national.

Ce sont en effet 60% des exportations de la zone franche qui envahissent le marché intérieur, port-saïdien et égyptien. Cette zone est donc plus utilisée comme une porte d'accès au marché local pour les investisseurs étrangers ou égyptiens qu'elle ne sert à développer les débouchés de l'industrie et du commerce égyptiens sur les marchés étrangers - ce qui est en principe l'objectif de ce type d'espaces extra-territoriaux : les responsables de la création de telles zones justifient en effet les avantages qui les accompagnent par l'accroissement des capacités exportatrices sur les marchés étrangers et par les effets inducteurs de développement local que les profits ainsi générés sont en mesure d'assurer<sup>13</sup>.

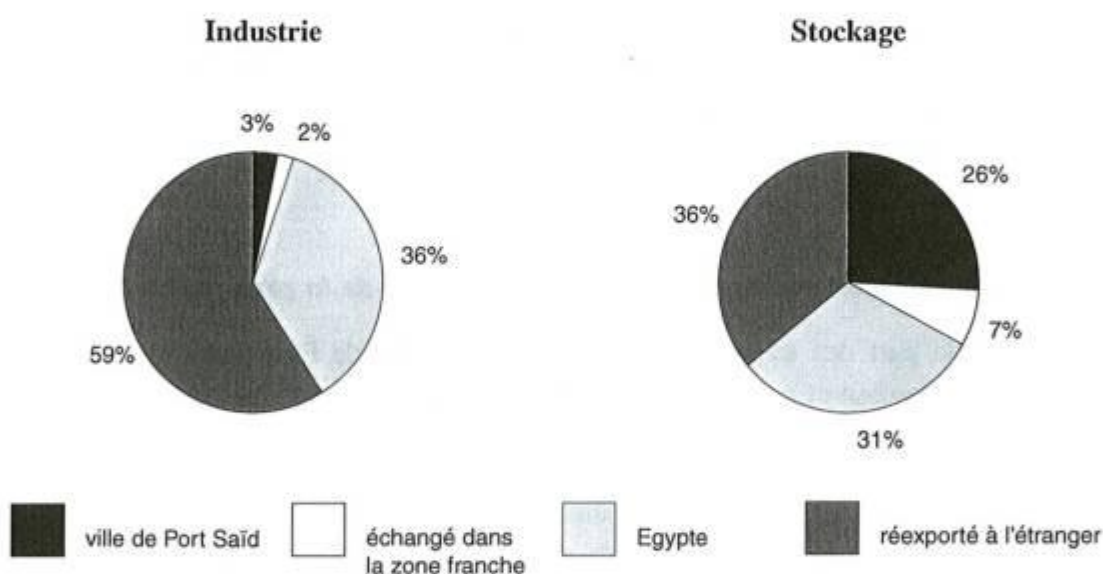
<sup>12</sup> La zone franche étant considérée comme un espace hors douane, ses « exportations » désignent tous les produits qui en sortent, à destination aussi bien de l'Égypte que d'un pays étranger.

<sup>13</sup> Au sujet de la finalité assignée aux zones franches, cf. *supra* : Ière Partie I, Chapitre 3, IV.

Or, ici, sur un montant total de 371 millions US \$ d'exportations réalisées par la zone franche, plus de la moitié est réalisé en Egypte, dont 22% à Port Saïd même<sup>14</sup>. Pour les entreprises égyptiennes, l'écoulement de leur production sur le territoire national est facilité par la bonne connaissance qu'elles ont de ce marché proche et par le fait que ces exportations ne sont taxées que sur la valeur de leurs composants à leur entrée dans la zone et non sur la valeur ajoutée par leur transformation (article 33 de la loi n°8 /1997 sur l'investissement). Pour les firmes étrangères, la localisation dans une zone franche vise avant tout la pénétration d'un nouveau marché : celui du pays sur lequel elles sont implantées.

La destination des exportations de la zone franche selon qu'elles ont ou non subi une transformation (cf. Fig. 52) confirme une hypothèse déjà évoquée : la zone franche fonctionnerait en partie comme l'entrepôt de la ville franche.

Figure 52 : Destination des produits entrés dans la zone franche de Port Saïd en fonction de la transformation subie



Source : Port Saïd Free Zone Authority, 1995.

Les entreprises de stockage exportent moins à l'étranger (un tiers des produits entreposés environ) que les industries (près de 2/3 de leur production), car les premières disposent d'un vaste marché à Port Saïd et en Egypte, ce qui les dispense de prospecter ailleurs. Plus d'un quart des marchandises ayant transité en entrepôt, pour un total de près de 82 millions d'US \$ en 1995, se déverse à Port Saïd même, alors que les volumes d'articles manufacturés dans la zone franche et vendus dans la ville sont minimes (2 millions d'US \$ sur un total de 62 millions). Le grand marché de la ville franche port-saïdienne est en effet orienté principalement sur les produits importés de l'étranger : parfums et multiples produits de consommation courante de marques étrangères ont fait

<sup>14</sup> Cette caractéristique s'étend à toutes les zones franches égyptiennes, dont 75 à 85% des marchandises étaient « exportées » à destination du marché intérieur en 1988 (selon *al-Ahram al-Iktisadi* du 1/8/1988).



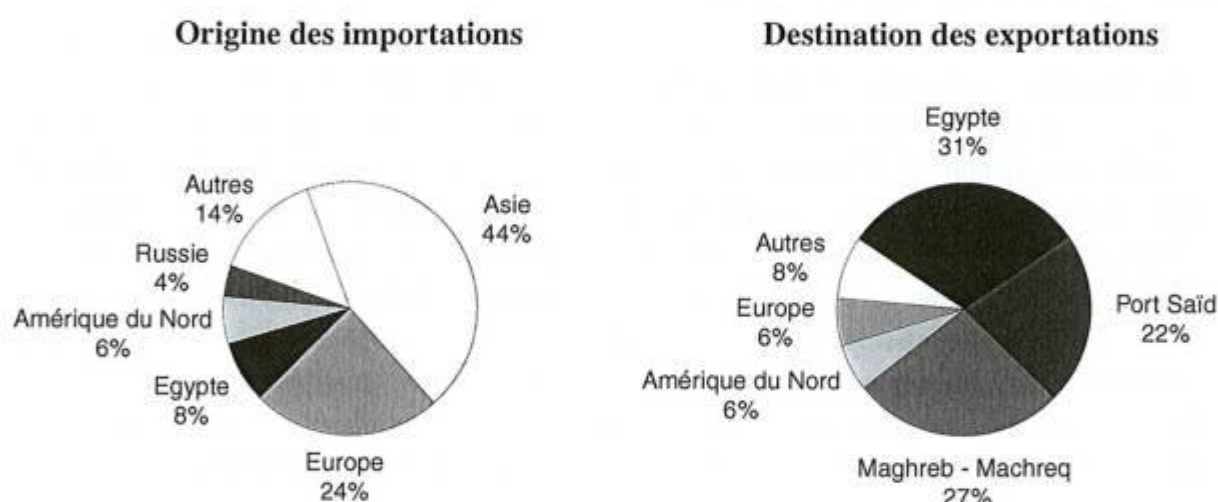
son succès (des chewing-gums aux shampoings américains, des chaussures italiennes à l'électroménager...).

Dans le secteur du stockage, la zone franche de Port Saïd fonctionne donc moins comme une plate-forme de transit international que comme une base d'importation pour le marché égyptien, voire port-saïdien.

### 3. La zone franche, un outil d'articulation des économies locale et mondiale ?

Bien qu'elle soit fortement ancrée dans l'espace local et national, la zone franche de Port Saïd ne constitue-t-elle pas un relais entre des économies locale, nationale et mondiale ? Le moyen le plus simple pour situer la zone franche de Port Saïd dans un système d'échanges consiste à repérer l'origine de ses principaux partenaires commerciaux (cf. Fig. 53).

Figure 53 : Origine et destination des produits ayant transité la zone franche de Port Saïd



Source : Port Saïd Free Zone Authority, 1995.

En 1995, les fournisseurs privilégiés sont, aux entrées, l'Asie<sup>15</sup> (44% de la valeur totale) et l'Europe<sup>16</sup> (24%), tandis que les sorties de la zone franche se dirigent d'abord vers un environnement proche : l'Egypte (53%) et le Monde Arabe<sup>17</sup> (27%), puis vers

<sup>15</sup> Près de la moitié des importations en provenance d'Asie arrivent de Chine, le reste est originaire d'Indonésie, Hong Kong, Taiwan, Corée, Japon, Thaïlande et Singapour.

<sup>16</sup> L'Italie et les Pays-Bas sont les premiers pays européens fournisseurs de la zone franche; viennent ensuite la France, l'Allemagne, l'Irlande et le Royaume-Uni.

<sup>17</sup> Essentiellement vers la Libye et l'Algérie.

l'Amérique du Nord et l'Europe (6% chacun)<sup>18</sup>. Un schéma se dessine ainsi : les entreprises de la zone franche de Port Saïd se fournissent en matières premières originaires d'Extrême-Orient mais aussi aux produits semi-manufacturés et manufacturés provenant des économies émergentes ou déjà puissantes d'Asie. Ces produits sont soit redistribués en Egypte et dans le Monde Arabe voisin après une période de stockage dans la zone franche, soit transformés et réexportés vers ces mêmes pays ou vers l'Occident.

L'exemple le plus répandu de transformation d'un produit importé dans la zone franche de Port Saïd est celui des textiles en provenance de Chine, transformés en vêtements dans les ateliers de confection de la zone franche, avant d'être réexportés. Les pièces nécessaires au montage des châssis d'automobile sont également importées pour y être assemblées, tandis que les appareils électroniques et biens de consommation courante (brosses à dents, savons, cosmétiques, confiseries...) sont directement distribués après un simple transit ou un stockage de plus ou moins longue durée.

Vis-à-vis de leurs partenaires principaux, les entrepreneurs installés dans la zone franche de Port Saïd bénéficient d'une position de carrefour entre l'Asie et l'Europe. Ces acteurs disposent ainsi d'un accès aisé aux matières premières ou aux produits intermédiaires originaires d'Asie qu'ils peuvent redistribuer vers l'Occident après un simple stockage ou une transformation. Les débouchés des exportations de la zone franche témoignent de l'intégration des entreprises qu'elle accueille dans un réseau d'échanges certes mondialisé, mais plus particulièrement centré sur le Monde Arabe et la Méditerranée. Par ailleurs, par le choix de l'origine de leurs principaux fournisseurs, les acteurs en place dans la zone franche, qui sont insérés dans des réseaux mondiaux de fournisseurs et de clients, tendent à utiliser la zone franche comme une plate-forme permettant aux principaux pays industriels (Chine, Japon, dragons asiatiques et pays d'Europe occidentale) d'écouler leurs marchandises et de conquérir des parts de marché dans des pays où la demande s'accroît (dans le Monde Arabe en général et en Egypte en particulier).

En rapprochant la direction des exportations de la zone franche de la nationalité des investisseurs qui y sont installés, on peut formuler l'hypothèse que les investisseurs dirigent en priorité leur production vers leur propre pays d'origine. En effet, les exportations de la zone franche sont dirigées à 80 % vers l'Egypte et les pays du Monde Arabe, pays dont 75 % des entreprises de la zone franche ont la nationalité. Parallèlement, le fait que 11 % des entreprises de la zone soient originaires d'Europe et 4 % des Etats-Unis, deux ensembles géographiques qui absorbent 12 % des exportations de la zone, peut illustrer la délocalisation désormais classique d'ateliers de grandes firmes occidentales dans des pays à main-d'œuvre bon marché. D'autre part, l'importance des

---

<sup>18</sup> Dans le continent américain, les exportations sont dirigées presque en totalité vers les Etats-Unis, tandis que, pour l'Europe, la grande majorité des exportations est effectuée en direction de l'Italie, suivie de l'Allemagne et de la Turquie.



débouchés en Egypte et dans le Monde Arabe peut aussi indiquer que les entreprises autres qu'égyptiennes utilisent la zone franche comme une voie d'accès à ces marchés égyptien et arabe souvent protégés.

Il en ressort deux modes de fonctionnement de la zone franche, qui ne sont pas contradictoires, mais complémentaires :

- d'une part, elle serait utilisée par certains acteurs du commerce international (tels Israël) comme une voie d'accès à l'importation en Egypte, et particulièrement vers la ville franche de Port Saïd ;

- d'autre part, la zone franche serait un moyen privilégié pour pénétrer de nouveaux marchés autres que l'Egypte - soit ceux du Proche-Orient et de l'Afrique du Nord, soit les marchés protégés européen et américain -, puisqu'elle permet de contourner les barrières douanières que ces derniers imposent à des produits de certaines origines. En effet, tout produit ayant séjourné dans la zone franche en garde la mention d'origine, ce qui permet aux négociants qui l'exportent par la suite de contourner les barrières à l'entrée sur certains marchés, barrières qui sont spécifiquement orientées contre les importations en provenance de certains pays.

D'une manière générale, on remarque la faible proportion d'investisseurs étrangers dans la zone franche de Port Saïd (seulement 46%). Cette proportion est toutefois du même ordre de grandeur que celle observée dans l'ensemble des zones franches égyptiennes: elle est en outre plus de deux fois supérieure à la part des investissements étrangers réalisés sur l'ensemble du territoire égyptien<sup>19</sup>. Les investisseurs étrangers dans la zone franche de Port Saïd sont issus des pays qui ont soutenu le processus de paix et financé la reconstruction de la zone du canal de Suez à partir de 1974 (certains pays arabes, européens et les Etats-Unis). L'attractivité internationale de la zone franche dépend donc d'entreprises originaires des pays qui ont cru à la paix. En effet, pour une firme, le choix de la localisation de ses unités de production s'effectue de plus en plus en fonction de la stabilité politique du lieu d'implantation et l'Egypte n'est pas un modèle en ce domaine<sup>20</sup>.

Les acteurs qui ont trouvé un avantage à s'installer dans la zone franche de Port Saïd disposent de réseaux de clients et fournisseurs qui les positionnent comme des intermédiaires dans un circuit d'échanges internationaux. La zone franche joue-t-elle pour autant le rôle de synapse entre les systèmes international, national et local ?

Rien n'est moins sûr. En effet, puisque la zone du canal de Suez est relativement déconnectée du territoire égyptien, l'articulation de Port Saïd et de toute la zone du canal

<sup>19</sup> Cette dernière s'élève à 21% au 30/9/1999 d'après les données du GAFI.

<sup>20</sup> cf. *supra* : Chapitre 4, II. Si la continuité à la tête de l'Etat constitue un avantage en terme de stabilité politique en Egypte, la position de la zone franche sur une ancienne ligne de front du conflit israélo-arabe et les attentats islamistes perpétrés depuis 1992 ne rassurent pas les investisseurs.

aux grands courants d'échanges, via la zone franche, n'est pas synonyme de relais entre un système international et un système national. L'« isolement » originel de la ville<sup>21</sup>, renforcé depuis 1975 par le statut franc qui lui a été accordé et qui l'enferme à l'intérieur de quasi-frontières, lui a permis d'exceller dans les fonctions internationales, mais a limité considérablement ses relations avec l'arrière-pays.

De 1902 à la seconde guerre mondiale, le port franc de Port Saïd fonctionnait comme un centre de redistribution de marchandises importées d'Asie ou d'Australie vers l'Europe, à une période où celle-ci exploitait les richesses de ses colonies. Le canal de Suez, percé et géré par la Compagnie Universelle du canal de Suez (qui représente des intérêts français, associés aux capitaux anglais à partir de 1875) servait point d'appui aux grandes puissances européennes - France et Angleterre - dans l'expansion de leur empire colonial. Il facilitait, d'une part le transfert de matières premières en provenance des colonies vers l'Europe et, d'autre part, l'équipement des pays neufs en infrastructures. Pièce maîtresse de ce dispositif d'échanges qui traduit des relations de domination, la ville de Port Saïd acquit alors un rôle de relais du système mondial. Elle fonctionnait comme une synapse entre système mondial et économie locale, sans pour autant constituer un relais entre économie mondiale et économie nationale.

Ce détour rapide par l'histoire du canal de Suez<sup>22</sup> permet d'expliquer en partie comment la zone franche de Port Saïd, conçue par le gouvernement comme un outil d'intégration à l'économie mondiale et d'industrialisation pour toute l'Égypte, comme un relais entre espace national et espace mondial, est devenue une quasi-enclave, projetée dans le système des échanges mondiaux au seul bénéfice de quelques acteurs locaux.

Ce n'est qu'en comprenant le rôle des acteurs impliqués dans le fonctionnement de la zone franche que nous parviendrons peut-être à expliquer cette situation. Décrypter ce rôle devrait en effet nous aider à préciser la nature des rapports entre système local et système national et à déterminer si la zone franche de Port Saïd fonctionne comme une synapse qui articulerait directement système international et économie locale. Cette hypothèse reste à vérifier, car, *a priori*, la prédominance de l'activité d'importation pour le marché national limite fortement le rôle d'intermédiaire de la zone franche. Dans ce but, il est temps d'identifier les acteurs qui font vivre la zone franche.

---

<sup>21</sup>En effet, la mise en place des structures élémentaires de la région et la gestion de ses villes par la Compagnie Universelle du canal de Suez l'a transformée en une enclave occidentale. Des Européens (Français, Italiens, Grecs), mais aussi des Levantins, prirent alors en charge les fonctions internationales de la Port Saïd liées au transit maritime généré par le canal, fonctions qui détournèrent totalement la ville de son arrière-pays. Cf. *supra* : Ière partie, Chapitre 1.

<sup>22</sup>Histoire déjà traitée dans la première partie. cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 2, I. C.



## II. LES RETOMBÉES ECONOMIQUES DE LA ZONE FRANCHE SUR L'ACTIVITE URBAINE ET LES AJUSTEMENTS DES ACTEURS LOCAUX

L'évaluation des retombées de la zone franche sur l'activité urbaine et l'étude de l'orientation choisie par les différents acteurs contribuent à expliquer le détournement des finalités de cette zone.

Les acteurs locaux visent en effet un profit à court terme en privilégiant le commerce à la production matérielle de biens, tandis que les investisseurs internationaux, à l'affût de nouveaux marchés, profitent d'un relativement faible coût du travail et des avantages fiscaux<sup>23</sup>. Conséquence de ces comportements : la zone industrielle d'exportation, est réduite à une plate-forme d'importation à destination du marché intérieur. Cette orientation remet en cause le développement d'une économie fondée sur l'industrie d'exportation, par manque d'entrepreneurs. En effet, la zone franche apparaît plus comme un espace enjeu pour des acteurs qui l'utilisent chacun à leur profit que comme le lieu idéal où collaboreraient des investisseurs soucieux de développer et de structurer un tissu économique local et national.

### A. Le boom commercial : principale répercussion économique de la zone franche sur l'activité urbaine

En 1986, plus des trois quarts de la main-d'œuvre travaillaient dans le secteur des services et la moitié de ces emplois concernait le transport, la logistique, le stockage, le commerce, l'hôtellerie et la restauration<sup>24</sup>. Dans une ville où les métiers sont restés traditionnellement liés au trafic généré par le canal de Suez, l'établissement de la zone franche a dopé le commerce, donnant un nouvel élan à l'économie locale (cf. Fig. 54). Ainsi, 14 % de la population active travaillaient dans le seul secteur du commerce (auquel est ajouté l'hôtellerie et la restauration) alors que seulement 9 % vivaient de l'industrie de transformation. L'orientation commerciale de la ville s'est renforcée en 1996, puisque, à cette date, la part des actifs travaillant dans ce secteur a atteint à 16%, tandis que celle des actifs enregistrés dans le secteur industriel ne progressait que légèrement pour atteindre 11% du total. En valeur absolue, les actifs sont deux fois plus nombreux à vivre du commerce que de l'industrie.

<sup>23</sup> Le salaire mensuel minimum d'un ouvrier dans la zone franche est de 45 US\$ et place la zone franche de Port Saïd en bonne position dans la division internationale du travail. A titre comparatif, le salaire minimum autorisé en Egypte est de 0,55\$/heure, soit un tiers de celui pratiqué à Chypre ou en Turquie et un dixième de celui pratiqué en Israël et en Tunisie. WORLD BANK (1998), p. 29.

<sup>24</sup> Toutes les statistiques qui suivent concernant l'activité de la ville sont issues de l'Agence égyptienne de statistiques : Capmas, Recensement de la population de 1986 et 1996.

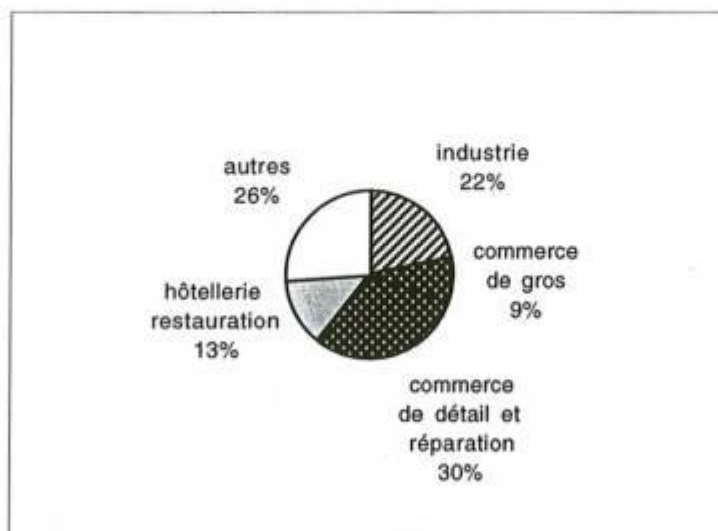
Figure 54 : Evolution comparée de la population active dans les secteurs du commerce et de l'industrie (1986-1996)

	Commerce, restauration, hôtellerie		Industrie de transformation	
	nombre	part des actifs	nombre	part des actifs
1986	17 321	14%	10 680	9%
1996	26 152	16%	13 029	11%

Source : Capmas, Recensement de la population, 1986 et 1996.

Les données du recensement économique de 1996 permettent de préciser l'importance relative des emplois commerciaux ainsi que leur répartition<sup>25</sup> (cf. Fig. 55). En effet, le secteur du commerce (de gros et de détail) représente, à lui seul, 39% des emplois des entreprises recensées dans le gouvernorat de Port Saïd. Si on lui ajoute les emplois enregistrés dans l'hôtellerie et la restauration, c'est plus de la moitié (52%) des emplois du gouvernorat qui dépendent de l'activité commerciale et du tourisme de consommation qu'elle génère.

Figure 55 : Répartition des emplois des entreprises du gouvernorat de Port Saïd par secteurs d'activités en 1996



Source : Capmas, Recensement Economique, 1996.

Les entreprises commerciales sont majoritaires dans le gouvernorat, puisqu'elles représentent 58 % du total des entreprises recensées en 1996. Le commerce de détail domine largement (cf. Fig. 57). Il représente 78% des entreprises commerciales et fournit près de 30 000 emplois (soit 80 % des emplois commerciaux).

<sup>25</sup> Toutefois, il est impossible de comparer les résultats du recensement économique avec ceux du recensement de la population. Le premier comptabilise les entreprises et leur nombre d'employés, alors que le second enregistre les déclarations des individus sur leur activité professionnelle. Ces deux types de déclaration ne coïncident pas, notamment parce que l'activité relevant du secteur informel n'apparaît pas dans le recensement économique (ainsi, le nombre total d'emplois relevé à Port Saïd, d'après ce recensement, s'élève à 71 070, alors que le nombre d'actifs enregistrés au moyen du recensement de la population la même année atteint 118 426).



Figure 56 : Détail des entreprises et emplois du secteur commercial en 1996

	nombre d'entreprises	nombre d'emplois
Commerce de gros et de détail de véhicules et moteurs	1 275	3 871
Autres commerces de gros	1 349	3 238
Commerce de détail	13 775	29 965

Source : Capmas, Recensement économique, 1996.

Il s'agit pour l'essentiel de petits commerces de détail, principalement de vente de biens de consommation et d'équipement ménager (80% des entreprises commerciales). Ces commerces créent relativement peu d'emplois puisque 99% d'entre eux font travailler moins de cinq personnes. Si l'on se base sur les données du recensement économique, moins d'un quart des emplois est créé par des entreprises industrielles (cf. Fig. 56). Celles-ci sont beaucoup moins nombreuses que les entreprises commerciales (1516 contre 16 399) et emploient moins de 15 000 personnes; mais cela signifie aussi qu'une entreprise industrielle crée davantage d'emplois (en moyenne 9,8) qu'une entreprise commerciale.

Au final, si l'activité commerciale liée au statut franc de la ville demeure l'activité urbaine essentielle, le secteur industriel, bien qu'il soit encore limité, progresse lentement. L'industrialisation tant attendue serait donc enfin en marche dans cette ville de « consommation ». C'est ainsi que l'entend le président de la Chambre de Commerce de Port Saïd, Mohamed al-Masri, lui-même industriel :

«La ville franche a permis aux hommes d'affaires de commencer à importer des biens de consommation qui avaient une très grande valeur. Ils ont ainsi eu l'opportunité d'étudier les marchés et d'identifier les produits qui génèrent une demande. En se mettant à jour pour faire des études de marché et de faisabilité, ces anciens commerçants en sont venus à la décision de produire. L'établissement de bonnes relations entre les hommes d'affaires locaux et les marchands importateurs en Europe a permis à ces derniers de se faire des relations et de trouver des débouchés pour leur future production industrielle »<sup>26</sup>.

Ce témoin privilégié fait part de la possibilité d'apprentissage qu'offrirait l'activité commerciale à certains entrepreneurs installés dans la zone franche. La diffusion d'une capacité à entreprendre et d'un savoir-faire industriel devaient en effet valider l'objectif de la zone franche. Or, les négociants spécialisés depuis longtemps dans l'activité commerciale ne se transforment pas du jour au lendemain en industriels; tout au plus intègrent-ils une partie du processus de transformation des marchandises qu'ils se contentaient d'entreposer pour les redistribuer.

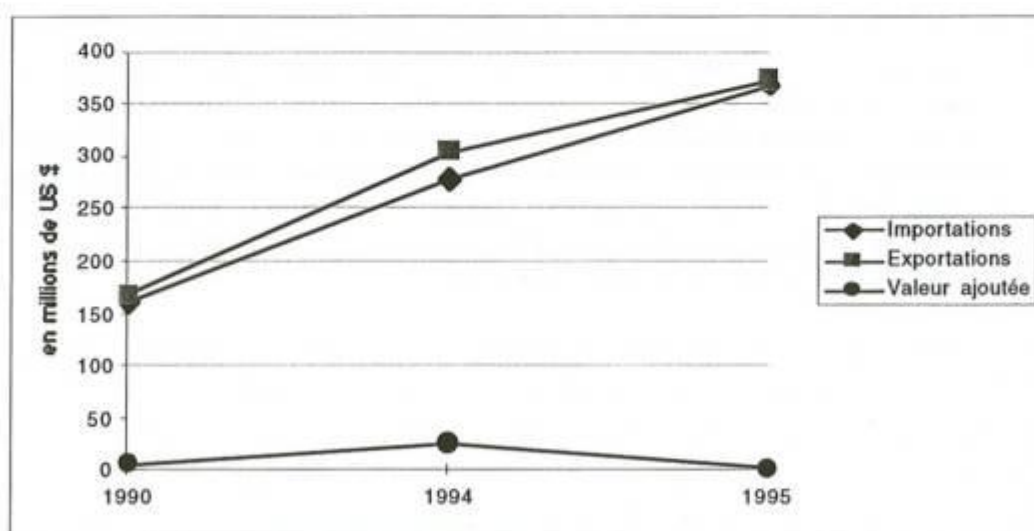
Ainsi, Kamal al-Dobosh, président de Interfood Co., installé dans la zone franche depuis 1980 pour son activité d'import-export de céréales, a fait évoluer ses activités à

<sup>26</sup> Mohamed al-Masri, entretien réalisé en mai 1999 à Port Saïd.

partir de 1990, vers le traitement des céréales. Il réalise désormais, dans la zone franche, les transformations suivantes : tri, nettoyage, séchage, puis vente en gros. Il emploie seulement 30 personnes en permanence, et recrute des centaines d'ouvriers temporaires lorsqu'il doit traiter un arrivage de céréales. Ces derniers ne gagnent que 8 L.E. par jour (soit 2,35 \$ au taux de 1999, date de l'entretien), une fois les taxes des intermédiaires prélevées. Si cet exemple montre une évolution vers une activité plus productive, force est de constater que l'emploi « créé » est précaire et la transformation minime. Le secteur de la confection offre toutefois un plus grand nombre d'emplois permanents dans la zone, mais il s'agit là aussi d'emplois peu qualifiés : à titre d'exemple, la société Egyraq, qui appartient à l'un des représentants de l'ancienne bourgeoisie port-saïdienne, Ahmed Sarhan, emploie 800 ouvriers - et surtout ouvrières - qui fabriquent 15 000 douzaines de jeans par mois, exportés sur le marché américain.

Malgré cette évolution récente vers l'industrialisation, il convient donc de relativiser les inductions économiques dans la ville de la zone franche, dans la mesure où elle n'a pas engendré, dans cette ville ou ses alentours, l'installation d'industries liées à un processus de fabrication mis en œuvre dans la zone franche. Ses retombées directes sont, par ailleurs, difficiles à évaluer. Entre 1990 et 1995, seules années pour lesquelles nous avons pu obtenir les chiffres des importations et exportations, l'activité de la zone connaît une croissance considérable de son trafic : la valeur des exportations passe de 168 à 373 millions d'US \$, ce qui représente une progression de 222 %. Or, la valeur ajoutée aux marchandises sorties de la zone franche oblige à relativiser cette progression (cf. Fig. 57).

Figure 57 : Evolution de la balance commerciale et de la zone franche de Port Saïd



Source : Port Said Free Zone Authority, 1995.

La faible valeur ajoutée des produits sortant de la zone franche confirme la place prépondérante du stockage sans transformation ou avec une transformation minime (empaquetage...). Toutefois, la prise en compte de la notion de valeur ajoutée n'est pas



suffisante pour mesurer l'activité de la zone franche<sup>27</sup>. D'une part, celle-ci est souvent surestimée (elle ne tient pas compte des rapatriements des bénéficiaires) et d'autre part, il faudrait lui ajouter la taxe perçue par la zone franche (1% de la valeur des exportations), la participation aux bénéfices d'entrepreneurs locaux éventuellement associés aux opérations de sous-traitance (bien que l'on n'ait pas pu les identifier), les achats intermédiaires faits à l'appareil productif national ainsi que les salaires versés aux 15 000 employés. Les emplois qualifiés peuvent correspondre, pour chacun, à un versement mensuel compris entre 150 et 200 US\$, car cette main-d'œuvre est assez rare à Port Saïd<sup>28</sup>. Toutefois, la plupart des emplois sont peu qualifiés et peu rémunérés (45 US\$ mensuels minimum) et 3 000 travailleurs sont employés temporairement, sans contrat de travail.

Ce bilan rapide des résultats de la zone franche sur l'activité urbaine ne serait pas complet si l'on ne mentionnait pas la concurrence exercée par d'autres types d'espaces industriels situés dans le reste de l'Égypte:

- Tout d'abord, les zones industrielles associées aux villes nouvelles proches de la capitale; elles bénéficient d'exonérations diverses<sup>29</sup> et sont représentées, au Caire, par de puissantes organisations d'hommes d'affaires - en particulier celles de Six Octobre (à 30 km du Caire) et de Dix de Ramadan (à 58 km du Caire sur la route d'Ismaïlia). L'existence d'associations unies et le pouvoir dont elles disposent constituent un indice de dynamisme économique qui manque à Port Saïd, où trois associations d'hommes d'affaires se partagent ce rôle, morcelant d'autant plus le pouvoir de chacune d'elles<sup>30</sup>.

- Par ailleurs, les sociétés dont les productions sont orientées en majorité vers l'exportation peuvent obtenir un classement en zone franche privée, ce qui leur accorde des exonérations d'impôts et de droits de douane. Paradoxalement, les zones franches de Suez et d'Ismaïlia ne sont pas perçues comme concurrentes par le responsable de celle de Port Saïd, du fait de la spécialisation dans les industries lourdes de celle de Suez et de la très lente organisation de celle d'Ismaïlia (elle n'accueille des entreprises qu'à partir de 1994). Enfin, les autres zones franches publiques mises en place après celle de Port Saïd, notamment celles du Caire, d'Alexandrie et de Damiette (la plus récente, qui date de 1988), offrent une autre alternative puisqu'elles attirent en principe plutôt des investisseurs indifférents à la proximité du canal de Suez, mais sensibles, du moins pour les deux dernières localisations, à la présence d'un port bien équipé.

<sup>27</sup> LANZAROTTI M., MASINI J. (1988) : « Quel avenir pour les zones franches industrielles d'exportation ? », *Tiers-Monde*, t. XXIX, n°115, pp. 897-907.

<sup>28</sup> Ce manque de main-d'œuvre qualifiée est d'ailleurs l'une des grandes faiblesses de la ville, qui menace également la réussite du grand projet industriel de Port Saïd Est.

<sup>29</sup> Exemption sur l'impôt pendant 10 ans, sur les taxes douanières des équipements importés, et location du terrain à des tarifs avantageux.

<sup>30</sup> La première de ces organisations port-saïdienne, fondée en 1980, est en fait une entreprise privée d'investissement, la Port Saïd Investment and Industrial Development Company, qui rassemble 1500 actionnaires, principalement des importateurs qui se sont regroupés en vue d'initier des projets industriels. On peut également citer deux associations : la Port Saïd Investors Association Society, et la SEDAP, Small Enterprises Development Association of Port Saïd, chargée d'orienter les prêts américains vers les entrepreneurs locaux.

- Enfin, la compétition, exercée à l'échelle nationale par les deux principales villes d'Égypte - la capitale, Le Caire, et Alexandrie - oblige Port Saïd à limiter ses ambitions internationales. Proches d'un pouvoir très centralisé, elles accaparent les activités et regroupent plus de 60% des emplois industriels<sup>31</sup>. Cela est particulièrement vrai pour la capitale : le quasi-monopole qu'elle exerce au plan international ne laisse guère de place aux villes secondaires. De plus, elle concentre les fonctions dites « stratégiques », les plus impliquées dans le processus de décision des entreprises (information technologique et économique, capacité de gestion, de décision et d'innovation), ce qui en fait le lieu d'implantation le plus adéquat pour les grandes firmes<sup>32</sup>.

Mais, parmi les diverses répercussions de la zone franche sur l'activité de Port Saïd, les liens étroits que les acteurs locaux ont établis entre celle-ci et la ville dotée du statut franc ont provoqué l'explosion des activités commerciales qui ont débordé au-delà de l'enceinte de la ville. C'est donc à partir de ce point de départ qu'il convient d'amorcer l'étude de l'implication des acteurs locaux.

## **B. Adaptations des acteurs locaux à la franchise : du partage des fonctions entre élites locales aux dérives commerciales**

L'essor des activités commerciales à Port Saïd permet à la majeure partie de sa population de vivre de ce commerce, soit directement (vente), soit indirectement (restauration, services, hôtellerie). La revente des produits importés se fait aussi bien dans des magasins spécialisés, privés ou publics, que dans des marchés ou encore de manière informelle au coin des rues, au gré des cartons déballés. Du formel à l'informel, quels sont les acteurs en jeu, et quelles stratégies mettent-ils en place ?

### *1. Le partage des fonctions entre anciens et nouveaux Port-Saïdiens*

Les acteurs locaux responsables des activités en rapport avec les échanges internationaux à Port Saïd ont trouvé le moyen de s'adapter aux conditions de la mondialisation accrue des échanges. Ces adaptations traduisent des stratégies qui diffèrent selon le type d'acteur qui les met en œuvre, acteurs qui constituent les pièces maîtresses permettant que s'exerce la fonction relais de la ville.

Les activités urbaines liées aux échanges internationaux sont aujourd'hui réparties entre deux groupes d'opérateurs<sup>33</sup> :

- D'un côté, l'ancienne bourgeoisie ou bourgeoisie traditionnelle, présente depuis la fondation de la ville, a tiré profit de la culture des affaires qu'elle a apprise de son ancienne

<sup>31</sup> DENIS E. et MORICONI-EBRARD F. (1997) : « L'industrie égyptienne entre dirigisme et libéralisme », *Méditerranée*, n°3-4, pp. 115-116.

<sup>32</sup> LAZZERI Y. (1998) : « Les fonctions stratégiques de l'industrie : quelle inscription spatiale ? », *Espaces et Sociétés*, n°92/93, pp. 67-83.

<sup>33</sup> Ces deux groupes d'acteurs existent dans toute l'Égypte. Les conditions de leur émergence, leur implication dans les activités économiques et leurs rapports avec l'État sont exposés plus haut. Cf. *supra* : Chapitre 5, II. A et B.



fréquentation des firmes et des agents commerciaux européens. Elle a conservé à son profit le contrôle des fonctions que l'expérience et sa position dominante lui accordaient dans le domaine maritime et le grand négoce, étant entendu qu'elle a dû les partager avec la bourgeoisie d'Etat parvenue au pouvoir après la nationalisation en 1956 du canal maritime par Nasser.

- De l'autre, ceux qui se sont enrichis par le commerce en profitant des avantages liés au statut de ville franche accordé à Port Saïd en 1975; ceux-ci sont les bénéficiaires de l'*infitâh*. Ces agents de l'import-export et de la distribution, attirés par l'aubaine que représente le statut de ville franche et enrichis par le commerce, se sont imposés ces vingt dernières années comme les nouveaux intermédiaires entre les systèmes local et mondial.

Selon les conditions de constitution de leur groupe, les différents segments de cette élite locale présentent différentes capacités d'adaptation aux nouvelles conditions imposées par l'ouverture économique. Les anciens natifs de Port Saïd ou descendants des premiers migrants qui peuplèrent la ville, se sont avérés aptes à s'organiser dans le passé et sont parvenus à sauvegarder leur influence. En effet, ils parvinrent à préserver leur position de fournisseurs privilégiés de services indispensables au fonctionnement du canal de Suez et à la fonction de transit du port (consignation, assurances, banques, services consulaires...), fonctions qui soutenaient toute l'économie urbaine. La bourgeoisie d'Etat et les « nouveaux riches » ont, quant à eux, su tirer parti de leur capacité à évoluer dans les cadres établis par le pouvoir central.

#### a. La capacité d'adaptation de la bourgeoisie traditionnelle aux nationalisations et à l'*infitâh*

La bourgeoisie traditionnelle et les Levantins installés dans les villes du canal étaient devenus, avec l'essor du trafic du canal de Suez, les agents privilégiés des compagnies de consignation. Avant qu'elle ne soit frappée par les nationalisations, cette activité - dont dépendait la facilité d'accès au canal, donc l'importance du trafic, et finalement, une bonne partie des activités induites soutenant toute l'économie urbaine - mobilisait 800 armateurs appartenant à plus de quarante nationalités. L'ancienne bourgeoisie, par son éducation (usage de langues étrangères, particulièrement le français) et les contacts qu'elle entretenait avec la population étrangère, venue travailler pour assurer le bon fonctionnement du canal et de ses villes, était devenue devenue l'alliée de cette dernière, auprès de laquelle elle pouvait faire valoir sa connaissance des institutions et son expérience des affaires.

Dans sa défense des intérêts propres à la profession de transiteur, la bourgeoisie traditionnelle fait preuve d'une capacité d'adaptation remarquable. Elle avait déjà réussi, lors de la nationalisation de l'activité de consignataire en 1962, à préserver ses activités dans ce domaine. Evincés par la création d'un organisme de navigation public (*Suez Canal National Shipping Agency*), les agents privés ne pouvaient plus exercer que sur les navires de jauge inférieure à 400 tonnes (plaisance, remorqueurs). Les Egyptiens et

Méditerranéens du canal de Suez ont dû alors, soit intégrer comme simples salariés l'agence publique, soit évoluer vers d'autres activités. Mais, dès la réouverture du canal en 1975, certains d'entre eux ont utilisé leur expérience des relations avec les Européens pour se positionner comme les intermédiaires indispensables au règlement des nouvelles modalités administratives du transit. En transférant l'activité de consignataire vers celle de représentants locaux des grands armateurs, les acteurs locaux les plus anciens ont imposé leur savoir-faire dans ce domaine et ont offert aux armateurs une souplesse de fonctionnement qui n'était certainement pas la caractéristique première de la bureaucratie de l'organisme public. En assurant la négociation des réductions de tarifs avec la Société Nationale de Consignation et en fournissant l'assistance financière permettant d'éviter tout retard dans le paiement des droits de transit à l'Organisme du Canal de Suez, ils ont par ailleurs participé au bon fonctionnement du canal<sup>34</sup>.

Mais, depuis 1998, la situation a à nouveau changé : la Société nationale de consignation est soumise à la concurrence des agents maritimes privés qui ont obtenu le droit d'exercer à ses côtés<sup>35</sup>. Plus de la moitié de sa clientèle s'est alors tournée vers ces agences privées qui se sont rapidement multipliées (elles étaient au nombre de 62 début 1999, soit six mois seulement après que leur statut ait été reconnu par la loi). Certaines d'entre elles sont gérées par d'anciens professionnels qui avaient été contraints d'exercer en tant que représentants d'armateurs et qui ont saisi cette opportunité de reprendre leurs activités de consignataires. Forts de leur expérience de partenaires privilégiés des armateurs et de leur spécialisation par type de navire ou par nationalité, une trentaine d'anciens de la zone du canal - ou leurs successeurs - ont ainsi réussi à se réinstaller dans ce secteur. Les autres compagnies, créées par d'anciens capitaines de navires ou des agents de tour-opérateurs (tourisme), n'ont par contre qu'une activité très limitée, si l'on en croit l'avis de Adel Abdou al-Lamei, armateur dont la famille est spécialisée dans le service aux navires à Port Saïd depuis le début du siècle.

Le parcours de la famille al-Lamei illustre la capacité d'adaptation des opérateurs dont nous venons de parler. Le grand-père, venu du Delta, arrive à Port Saïd en 1900, date à laquelle il monte une entreprise de ravitaillement des navires empruntant le canal de Suez : la société China-Mitsui. En 1962, lorsque survient la nationalisation de ses activités, suivie par l'exil forcé de la famille de Port Saïd après la guerre de 1967, la société, rebaptisée Mitchell & Sons, partenaire de grandes compagnies de navigation (British Petroleum et American President Lines) et propriétaire de navires, emploie 300 ouvriers. Ayant tout perdu, le père part à Alexandrie, où il parvient à trouver un emploi dans le ravitaillement des navires. Il parvient, par la suite, à créer de nouvelles agences de ravitaillement des navires (à Alexandrie et en Mer Rouge). Quelques années après la

---

<sup>34</sup> Ahmed Aguiba, responsable du représentant d'armateur Worms, rapporte qu'il n'était pas rare de voir un navire immobilisé à l'entrée du canal parce que certains papiers n'étaient pas en règle; les retards ainsi occasionnés limitaient considérablement l'intérêt que les transporteurs pouvaient trouver à acquitter un péage pour emprunter une route maritime destinée à raccourcir le voyage.

<sup>35</sup> Elle figurait au programme des privatisations des entreprises publiques pour l'an 2000, mais le calendrier n'a pas été respecté.



guerre de 1973, en 1979, la famille retourne à Port Saïd et y reprend son activité; elle commence par participer, avec des entreprises européennes au repêchage des épaves coulées dans le canal pour les recycler. Aujourd'hui, la société de services de Abdou al-Lamei est spécialisée dans les services aux navires militaires. Le président de l'entreprise, désormais dénommée Mitchell Jr. Shipping Agency, bénéficie en outre du statut de consul honoraire de Turquie, ce qui complète ses activités en relation avec les milieux internationaux.

Le cas de la famille Aguiba est également significatif : venue de Mansoura (dans le Delta), la famille s'installe à Port Saïd en 1906 pour travailler dans le commerce et les services liés au canal de Suez; elle tisse à cette occasion des liens particuliers avec Worms, la compagnie maritime française présente à Port Saïd depuis 1868<sup>36</sup>, sous forme de *joint-venture*. Pendant la guerre, la famille s'exile à Alexandrie où Ahmed Aguiba travaille pour une entreprise maritime italienne - Adriatica -, qui échappe à la nationalisation du fait de son activité touristique (paquebots). Ahmed Aguiba retourne à Port Saïd en 1975, où il devient représentant de la société d'armateurs Worms. Avec ses confrères, il réclame au gouvernement la privatisation de l'activité de consignation, mais n'obtient le droit d'exercer qu'en 1998, lors d'une des grandes vagues de privatisations encouragées par le F.M.I. Par ailleurs, sa charge de consul honoraire de France à Port Saïd complète son profil pour en faire l'archétype de cette ancienne bourgeoisie ayant gardé ses contacts avec des partenaires occidentaux.

La faculté d'adaptation de l'ancienne bourgeoisie n'est pas le seul fait des agents du secteur maritime : les anciens représentants du commerce international en ont également fait preuve. Ainsi, Ibrahim Soudan, grand négociant port-saïdien. Son grand-père, pacha auprès du Roi, était venu s'installer à Port Saïd au début du siècle, où il s'établit dans le secteur maritime en fondant une compagnie de navigation et une autre de transbordement. Il avait en outre hérité de sa famille une entreprise d'import-export de produits alimentaires (sucre), une usine de peinture et un domaine agricole. En 1968, toutes ces sociétés sont nationalisées ainsi qu'un tiers du domaine agricole. Pendant la guerre, Ibrahim Soudan trouve des emplois successifs loin de Port Saïd, dans le tourisme, puis dans une entreprise suisse de commerce de tabac et d'alcools. A la mort de son père et après la réouverture du canal de Suez en 1975, il se réinstalle à Port Saïd et se lance à nouveau dans l'import-export; il devient consul de Norvège à Port Saïd. Il est aujourd'hui à la tête de plusieurs activités : l'import-export avec Soudan Co. (son entreprise personnelle qui traite 23 produits alimentaires différents) et la direction de l'entreprise publique Freeport<sup>37</sup>, située dans la zone franche. Il investit également dans le tourisme, en *joint-venture* avec une société publique, pour la réalisation d'une station touristique

<sup>36</sup>La Compagnie Worms, créée en 1841 à Paris, sert de cadre à des activités variées : négoce de charbons belges (ce qui lui permettra de livrer le charbon à l'entreprise chargée du creusement du canal), commerce international et maritime. L'actuelle compagnie Worms Services Maritimes est l'héritière de l'armateur et négociant qui a fondé la compagnie.

<sup>37</sup>Cette entreprise associe le gouvernorat, l'Organisme du Canal de Suez, trois banques et 1300 investisseurs qui profitent des 9000 m<sup>2</sup> de surface de stockage (entrepôts publics) mis à leur disposition pour leur activité d'import-export.

occupant 350 000 m<sup>2</sup> sur le cordon dunaire entre Port Saïd et Damiette. Ces deux dernières activités ont nécessité l'établissement de relations étroites entre M. Soudan et certains représentants de l'autorité publique.

Ainsi, à la faveur des retournements de la politique économique, en tirant parti, paradoxalement, de certains aspects des nationalisations, mais aussi de ceux liés à la libéralisation économique, certaines des anciennes familles s'adaptent et parviennent, grâce à leur expérience et leur prise d'initiative, à maintenir leur position. Faute d'avoir des connexions suffisamment fortes avec le pouvoir central, d'autres familles adoptent des stratégies de contournement des obstacles générés par les nationalisations et ne manquent pas de saisir une occasion de reprendre leur position dans les affaires liées aux échanges internationaux, dès que la libéralisation du secteur maritime est annoncée.

Si, comme l'affirme F. Rivier, « le succès de la politique d'ouverture est lié à la convergence des différents partenaires de cette politique et à l'adhésion de groupes sociaux impliqués dans la mise en œuvre de cette politique et/ou concernés par ses résultats »<sup>38</sup>, les représentants de l'ancienne bourgeoisie témoignent de leur adhésion à cette politique pour retrouver une place qui leur avait été en partie ravie. D'autres segments de l'élite égyptienne trouvèrent également un intérêt à l'*infitâh* : d'une part, la bourgeoisie d'Etat qui parvient, paradoxalement, à préserver ses acquis, et, d'autre part, les opportunistes qui se lancent pour la première fois dans les affaires commerciales à l'échelle internationale.

#### b. La bourgeoisie d'Etat bénéficie de sa connaissance des cadres du pouvoir pour entreprendre

Les hommes propulsés aux commandes des organismes publics pendant l'ère nassérienne et qui ont constitué la bourgeoisie d'Etat tentent, à leur tour, de tirer parti des modalités de l'ouverture économique en profitant de la « symbiose public-privé » à l'œuvre dans la recomposition de l'économie politique de l'Egypte de l'*infitâh*<sup>39</sup>.

En effet, cette symbiose exprime la manière dont la bourgeoisie d'Etat, aux commandes du secteur public, s'adapte à la libéralisation économique et se positionne dans ce nouveau jeu, de manière à préserver ses acquis. Ses représentants parviennent à s'imposer comme partenaires obligés des hommes d'affaires qui cherchent ainsi à bénéficier de « leur maîtrise des codes et procédures administratives et [de] leur connaissance des réseaux informels de décision au sein des ministères et des services gouvernementaux, dans un univers où tout ou presque est soumis à autorisation, licence ou exemption »<sup>40</sup>. La figure la plus représentative de ce système est l'entrepreneur

<sup>38</sup> RIVIER F. (1982) : « Rente pétrolière et politiques industrielles des Etats non pétroliers : Egypte, Jordanie, Liban, Syrie », in *Industrialisation et changements sociaux dans l'Orient Arabe*, CERMOC, p.128.

<sup>39</sup> ROUSSILLON A. (1996) : *L'Egypte et l'Algérie au péril de la libéralisation*, Dossiers du CEDEJ, p. 83.

<sup>40</sup> Cf. WATERBURY J. (1984) : *The Egypt of Nasser and Sadat. The political economy of two regimes*, Princeton University Press, p. 131 et suivantes, et *supra* : Chapitre 5, II. B.



Osman Ahmed Osman, nommé en 1974 ministre du Logement et de la Reconstruction, dont l'entreprise fut chargée de la reconstruction de la zone du canal de Suez. Son fils est désormais le plus grand entrepreneur du Proche-Orient, tout en bénéficiant de commandes d'Etat, subventions, exemptions... Ce représentant emblématique de la symbiose public-privé est identifié par R. Springborg comme l'exemple de ce qu'il appelle la « bourgeoisie parasitaire », qui rassemble les entrepreneurs ayant gagné l'accès aux ressources de l'Etat et ceux ayant rendu cet accès possible au sein de l'Etat et qui en profitent<sup>41</sup>.

Cependant, entretenir de bonnes relations avec les cadres du pouvoir central reste le meilleur moyen, pour les entrepreneurs, d'atteindre leurs objectifs. On observe ainsi, depuis les élections législatives de 1995, l'entrée des hommes d'affaires en politique. Deux parmi les plus riches hommes d'affaires de Port Saïd ont d'ailleurs assis leur position en s'alliant au Parti National Démocratique (parti présidentiel au pouvoir) et en se faisant élire au Parlement : il s'agit de Hamed al-Shinawi (propriétaire d'un hôtel-club sur la plage de Port Saïd et chargé des affaires touristiques au gouvernorat), élu en 1995, et Abdel Wahab Ota (député depuis 1984 et ami personnel d'un ancien Premier Ministre, Atef Sidki).

Les hommes d'affaires les plus entreprenants aujourd'hui, et notamment ceux qui se distinguent par leur participation aux méga-projets, ont émergé durant la dernière période de la mondialisation. Ils sont le plus souvent liés à la bourgeoisie d'Etat<sup>42</sup>.

### c. Des logiques spécifiques à chaque groupe d'acteurs ?

D'après une idée très répandue dans la population port-saïdienne - idée reprise par un économiste local, Samir Moawad<sup>43</sup> -, la bourgeoisie locale traditionnelle s'opposerait, dans sa capacité à entreprendre, aux opportunistes de l'*infitâh*, ceux-là même qui ont su s'enrichir grâce à la zone franche. En effet, d'après S. Moawad, les entrepreneurs dynamiques de l'âge d'or du canal de Suez<sup>44</sup> auraient soit quitté le pays, soit été brimés par la politique nassérienne, laquelle, en nationalisant massivement les entreprises de 1952 à 1970, a développé une bureaucratie peu à même de perpétuer un esprit d'entreprise. Ainsi, lorsque le Président Sadate engagea la politique d'ouverture, l'initiative, le savoir-faire et la capacité d'investir les bénéficiaires faisaient défaut. « Les "vrais" hommes d'affaires étaient perdus pour l'Egypte, il ne restait plus que les "faux" ». Par cette opposition, S. Moawad exprime l'antagonisme entre la bourgeoisie locale traditionnelle, qui n'a pas hésité à investir dans différents secteurs (comme le montrent les exemples cités plus haut), et l'ascension de nouveaux riches, sans culture entrepreneuriale, qui ont vu dans l'*infitâh* le moyen d'investir dans des activités

<sup>41</sup> SPRINGBORG (1989) : *Mubarak's Egypt : Fragmentation of the political order*, Westview Press, 307 p.

<sup>42</sup> Cf. *supra* : Chapitre 6.

<sup>43</sup> Entretien à Port Saïd en décembre 1995.

<sup>44</sup> On peut situer cet âge d'or entre les années 1950 et 1967, date de la fermeture du canal suite au conflit israélo-arabe. Durant cette période, Port Saïd est l'un des ports de transit les plus actifs du monde. cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 2.

spéculatives leur assurant des profits rapides et leur attribuant de nouvelles valeurs de représentation.

La faiblesse du réinvestissement dans l'industrie des profits réalisés dans les activités commerciales ou de services, est pourtant caractéristique de différents groupes d'acteurs port-saïdiens, et notamment de l'ancienne bourgeoisie. Cet état de fait peut s'expliquer en partie par la difficulté d'entreprendre hors des cadres du pouvoir en Egypte en général et à Port Saïd en particulier. Il est en effet nécessaire, pour les entrepreneurs égyptiens qui veulent réussir rapidement, d'accéder à des réseaux extrêmement centralisés autour du pouvoir central et de la capitale; cela est notamment le cas pour les réseaux d'information. En effet, la bourgeoisie d'Etat, mise en place dans les années 1950 par Nasser, dirige toujours plus ou moins les affaires car la mise en œuvre d'une politique d'ouverture et de privatisation a abouti, paradoxalement, au renforcement des mêmes élites issues du secteur public<sup>45</sup>. La bourgeoisie traditionnelle a, quant à elle, réussi à valoriser son savoir-faire et son expérience, acquis sous la protection des Européens, dans des domaines dans lesquels les connexions avec le pouvoir central ne sont pas indispensables. Cela explique les deux directions dans lesquelles s'orientent les entrepreneurs qui en proviennent : la fonction du transit (services et stockage) et la fonction du commerce d'import-export. Mais ces activités - et le cadre dans lequel elles ont été organisées - ne préparaient pas cette bourgeoisie à entretenir des rapports plus étroits avec l'administration centrale.

L'autre facteur qui limite l'investissement dans des activités productives pour toutes les catégories d'acteurs est la recherche exacerbée de profits à court terme. M. Hussein affirme que la bourgeoisie traditionnelle égyptienne « ne peut changer la structure de ses investissements, ne peut sacrifier ses profits rapides et élevés, ne peut abandonner son état d'esprit traditionnel, étroitement lié au capital privé occidental »<sup>46</sup>. La bourgeoisie d'Etat serait, elle aussi, caractérisée par le goût des investissements plus spéculatifs que productifs. Dans les villes du canal, lorsque ses membres ont pris part aux activités liées au trafic après leur nationalisation, en remplacement des cadres étrangers expulsés, ils ont appris la gestion de ces activités au contact de l'ancienne bourgeoisie traditionnelle - dont certains membres avaient rejoint ces entreprises nationalisées. En s'élevant socialement, les nouveaux cadres mis en place par le régime ont cherché à conserver leurs acquis et ont adopté la même stratégie d'investissements que celle qu'avaient privilégiée les membres de la bourgeoisie traditionnelle, préférant eux aussi les investissements spéculatifs ou commerciaux à ceux productifs<sup>47</sup>. Quant à la nouvelle frange de la population qui a bénéficié du statut de ville franche pour se constituer récemment une petite fortune, ce qui en fait souvent une bourgeoisie de nouveaux riches, elle adopte le même comportement.

<sup>45</sup> Voir à ce sujet ROUSSILLON A. (1996), pp. 75-105. cf. *supra* : Chapitre 5, II.

<sup>46</sup> HUSSEIN M. (1975) : *L'Egypte, Lutte de classes et libération nationale*, Maspero, Paris, t. II, p. 66.

<sup>47</sup> ROUSSILLON A., (1996), *op.cit.*, pp. 88-89 et HUSSEIN M., (1975), *op. cit.*, p.138-142.



Quelle que soit donc leur origine, les marchands hésitent à investir dans les activités productives les profits qu'ils ont retirés de leurs activités commerciales dans la zone et la ville franche.

Plus récemment, chaque groupe d'acteurs s'est constitué en s'adaptant à des logiques plus globales qui sous-tendent la multiplication des échanges dans le cadre de la mondialisation. L'émergence de ces acteurs correspond aux trois temps identifié par C.-A. Michalet comme les étapes de la mondialisation (l'inter-nationalisation, la multi-nationalisation et la globalisation)<sup>48</sup>. On retrouve en effet assez nettement ces trois temps dans la région du canal et chacun coïncide avec l'essor d'un groupe d'acteur. Mettre en parallèle les logiques à l'œuvre au plan international, les réactions de l'Etat par rapport à celles-ci et, enfin, les stratégies des acteurs privés du canal peut aider à comprendre ces dernières.

L'ancienne bourgeoisie a émergé à partir de l'ouverture du canal de Suez comme un acteur majeur de la période de l'économie inter-nationale, définie par C.-A. Michalet comme la première phase de la mondialisation des échanges. Alors que le fonctionnement de l'économie relève encore plutôt du champ du politique, dans un contexte protectionniste, et que les échanges de services relèvent de la spécialisation internationale, cette bourgeoisie, souvent constituée de personnalités qui avaient reçus des distinctions de la part du roi (beys, pachas), a prospéré lors de la période du protectorat, en s'instaurant comme l'acteur économique majeur de la société, en relation avec le capital privé international.

La bourgeoisie d'Etat s'est constituée lors de la période d'économie planifiée en Egypte par Nasser (à partir de 1974, elle s'est développée en profitant de l'*infitâh*). Dans le même temps, le monde entrait, selon C.-A. Michalet, dans la phase de l'économie *multi-nationale* (des années 1960 au début des années 1980), période durant laquelle la pénétration des marchés étrangers s'accroît par les flux d'investissement direct et par la mobilité des activités productives des firmes. Les firmes tendent à supplanter l'Etat-Nation. Cette période correspond, en Egypte, à une tentative de la part de l'Etat de concilier l'ouverture aux multinationales avec les logiques territoriales, en choisissant les lieux dans lesquels les investissements étrangers seront accueillis et en faisant des moteurs du développement régional (c'est dans ce but qu'est instaurée la zone franche de Port Saïd). Mais l'Etat s'efforce de conserver son rôle déterminant et ses cadres s'allient à la bourgeoisie d'Etat qui devient donc la mieux placée pour prospérer.

Depuis les années 1980, toujours selon Michalet, le monde est entré dans la nouvelle phase de l'économie *globale*, caractérisée par la recherche accrue, par les firmes, de la rentabilité à court terme. Cette logique financière traduit le retrait de l'Etat face à l'adoption d'un modèle généralisé d'industrialisation par les exportations et l'attraction des investissements étrangers. Dans la période actuelle, l'Etat égyptien s'adapte à cette nouvelle logique en se retirant de façon plus prononcée de la vie économique, en envoyant en première ligne les hommes d'affaires les plus puissants qu'il charge de mettre en œuvre sa politique d'industrialisation par les exportations et d'attirer, par leur dynamisme, les investisseurs étrangers (notamment dans les projets de Port Saïd Est et du Nord du Golfe de Suez). Cette frange d'acteurs, qui est souvent issue de la bourgeoisie d'Etat ou entretient avec elle des liens étroits, suit une logique qui se situe en discordance avec celle observée globalement durant cette période par Michalet; en effet, c'est davantage de ses liens étroits avec l'autorité étatique que du retrait de celle-ci qu'elle retire sa puissance.

<sup>48</sup> MICHALET C.-A. (1999) : *La séduction des nations ou comment attirer les investissements*, Economica, 134 p. Cf. *supra* : Chapitre 4.

Les stratégies des acteurs privés dans la région du canal sont en phase avec les logiques qui prévalent dans les trois temps au cours desquels ils ont émergé. Toutefois, dans les deux dernières périodes de la mondialisation, on constate que leur stratégie tend à être discordante puisque le déterminant principal de leur action demeure leurs relations avec l'Etat.

On peut donc s'interroger sur la possibilité effective, pour une bourgeoisie traditionnelle qui n'est plus l'interlocuteur du pouvoir central, de tirer parti de l'expérience qu'elle a acquise dans le passé dans le domaine des échanges avec le reste du monde pour affirmer sa position. Son expérience - ou la mémoire de cette expérience - est attachée à un mode de fonctionnement spécifique d'une époque, lequel confinait l'espace local dans une position d'enclave, relais des puissances occidentales, mais isolé du territoire national. On peut ainsi se demander si elle est vraiment en mesure de constituer encore un atout, alors que le contexte a profondément changé. On peut émettre l'hypothèse que, dans le cas de Port Saïd, les représentants de l'ancienne bourgeoisie, habitués en quelque sorte à évoluer dans des milieux cosmopolites et à tramer des affaires avec des Occidentaux, ont retiré de cet apprentissage un certain bénéfice, du moins si on reconnaît avec Pierre Veltz que le « territoire peut être un formidable moyen d'apprentissage collectif »<sup>49</sup>. Mais l'apprentissage de cette bourgeoisie est, comme on l'a vu, fortement lié à l'acquisition d'une expérience dans le domaine des services et du commerce international, domaines plus particulièrement proches des activités commerciales que productives. Bien que susceptible en principe d'encourager un tempérament d'entrepreneur, cette expérience n'en reste pas moins éloignée du modèle théorique industrialisant de la zone franche et pourrait expliquer pourquoi la ville de Port Saïd est restée une cité marchande tournée vers le large, longtemps indifférente au développement industriel impulsé par le pouvoir central.

Toutefois, si l'héritage du passé est encore prégnant, si l'économie reste largement fondée sur les activités qui ont présidé à la fondation et au développement de Port Saïd (services au canal maritime, commerce et transit portuaire), en bref si la capacité d'adaptation dont fait preuve une partie des acteurs port-saïdiens peut trouver son explication dans cette particularité régionale et historique, il serait sans doute excessivement réducteur de figer ces acteurs locaux traditionnels dans un rôle qu'ils ont acquis voilà près d'un siècle, en considérant que cela exclut pour toujours leur participation aux activités de production, principalement industrielles.

Quoi qu'il en soit, du fait de leur expérience, de leurs connexions avec le pouvoir central ou de leur capacité à profiter des réglementations propres à la ville et à la zone franche, les acteurs locaux - qu'ils soient issus de la bourgeoisie traditionnelle, de la bourgeoisie d'Etat ou qu'ils appartiennent à la catégorie des nouveaux riches - ont tous trouvé le moyen de satisfaire leurs intérêts. Dans ce système, qui privilégie les intérêts

---

<sup>49</sup> VELTZ P. (1994) : *Des territoires pour apprendre et innover*, Editions de l'Aube, p. 80.



particuliers, les 15 000 ouvriers de la zone franche, la plupart non qualifiés, doivent accepter un travail précaire sans espoir d'ascension sociale. Ce sont les principaux laissés-pour-compte, et aussi les moins aptes à détourner le système à leur profit, alors que les différents segments de l'élite tentent de prolonger le *statu quo* qui maintient chacun dans sa position.

Dans le cas de la zone franche de Port Saïd, un petit nombre d'acteurs, loin de contribuer à mettre en place une dynamique d'industrialisation endogène<sup>50</sup>, a accaparé « l'instrument de développement » supposé destiné à profiter au plus grand nombre. On observe alors le recours à de multiples combines qui permettent à certains - des modestes citoyens qui cherchent un moyen de subsistance aux grands trafiquants - de s'attribuer « une part du gâteau ».

## 2. Les dérives du tout commercial

La transformation de Port Saïd en ville franche s'est effectuée au moment du retour des exilés de la guerre de 1967-73. Cela a attiré un grand nombre d'opportunistes, originaires ou non des villes du canal, qui ont ainsi saisi l'occasion de s'enrichir grâce au commerce d'importation.

Alors que, pour l'Égypte entière, il y avait déjà, à la fin des années 1970 et au début des années les années 1980, « les méthodes à la fois les plus sûres et les plus rapides d'enrichissement, dans un contexte de pénuries chroniques où l'afflux d'argent et l'explosion des aspirations à la consommation entretenaient des taux d'inflation propices à toutes les spéculations »<sup>51</sup>, le statut franc accordé à Port Saïd dès le début de l'*infitâh* a exacerbé toutes ces possibilités.

Il a notamment ouvert la porte à divers trafics. La présence d'un trafic de drogue est souvent évoquée par les habitants de Port Saïd pour justifier les sommes colossales investies dans l'immobilier par des personnes soudainement enrichies. Le quartier qui se développe depuis la fin des années 1980, face à la mer et au débouché du canal de Suez, sur les terrains les plus chers de la ville, est ainsi surnommé *al-Budra* (« la poudre ») par les Port-Saïdiens (cf. Pl. 7). La multiplication de constructions dont le luxe est ostentatoire et les prix de l'immobilier, astronomiques, laisse supposer à la majeure partie des habitants que c'est là que les fonds issus de trafics divers sont investis. Difficile à vérifier, même s'il est de notoriété publique que le trafic de drogue était florissant durant les années Sadate<sup>52</sup>, cette rumeur est néanmoins significative de la façon dont sont perçus

<sup>50</sup> Cette dynamique est généralement soulignée par les auteurs pour alimenter la critique du modèle industrialisant « exogène » dont la zone franche est l'un des vecteurs. Cf. PECQUEUR B. (1989) : *Le développement local : mode au modèle ?*, Syros, 149 p.

<sup>51</sup> ROUSSILLON A. (1996), *op.cit.*, p. 89.

<sup>52</sup> Ce trafic aurait représenté un marché de près de 2 millions de dollars par an dans les années 1980, et de 2 à 4 millions d'US \$ au début des années 1990 (données pour l'Égypte entière). cf. ROUSSILLON A. (1986) : *La lutte contre les stupéfiants en Égypte, enjeux sociaux d'une répression*, Le Caire, CEDEJ, et ROY D.A. (1992) : « The hidden economy of Egypt » *Middle Eastern Studies*, p. 695.

les nouveaux riches qui font grand étalage de leurs biens immobiliers ou matériels. La multiplication des voitures de luxe, en particulier des Mercedes dernier cri, dont la densité à Port Saïd est étonnante, en est un symptôme révélateur<sup>53</sup>.

Ce type de dérive est souvent observé à proximité de zones franches ou d'enclaves, ces espaces qui échappent à la loi commune et qui sont, d'après R. Brunet, des espaces « hors la loi ». Ces « lieux de contact entre le Monde et l'Antimonde, [sont] loin d'avoir le monopole des trafics tortueux ; du moins sait-on qu'ils les aident »<sup>54</sup>. La clôture des zones franches et leur surveillance étroite est certes le signe d'une protection contre le vol et la fraude, mais elles représentent aussi la nécessité d'établir un « cordon sanitaire : les zones franches doivent être à l'abri, et ne pas déteindre »<sup>55</sup>.

Au-delà de ces trafics de l'ombre propres à de nombreuses zones franches, on note la généralisation du commerce illégal dans la ville de Port Saïd. Ce moyen d'écouler les marchandises importées s'imbrique avec le commerce légal. Il est à la fois le fait de petits revendeurs qui pratiquent une activité de subsistance en vendant sur des étals de fortune (cf. Pl. 8-9-10) quelques produits sortis de la zone franche (parfois illégalement car tous ne disposent pas d'une autorisation d'importer) et celui d'importateurs ayant mis en place un trafic de cartes d'autorisation d'importer. En effet, le gouvernorat de Port Saïd gère les importations dans la ville franche par un système de quotas qui autorise un montant annuel d'importation pour la ville (108 millions de dollars d'importations en 1976). Les quotas sont répartis entre les importateurs qui en font la demande. Cette répartition s'effectue au moyen de cartes délivrées annuellement qui autorisent leur propriétaire à importer une catégorie de produits pour un certain montant annuel.

Comme les cartes sont reconductibles d'une année sur l'autre et que leur nombre est limité (tout comme le montant qu'elles autorisent à importer), elles bénéficient toujours aux mêmes personnes. Ces cartes se sont révélées être une source de profit considérable pour leurs propriétaires, puisqu'elles leur permettaient de fournir tout le marché de consommation de la ville de Port Saïd, marché qui, comme nous l'avons vu, alimentait dans les années 1980 un tourisme de consommation de produits importés.

---

<sup>53</sup> A. Roussillon fait part de la même évolution au Caire où, parallèlement à la multiplication de centres commerciaux et chaînes de *fast-food*, il signale celle des Mercedes, dont la densité serait d'après lui supérieure en cette ville à celle observée dans certaines capitales européennes, alors que leur coût, après leur taxation à 150% à l'entrée dans le pays, représenterait 600 ans du salaire minimum ou encore le prix d'un appartement de 100 m<sup>2</sup> dans un quartier résidentiel. ROUSSILLON A. (1996), *op.cit.*, p. 101.

<sup>54</sup> BRUNET R., MILELLI C. (1986) : *Atlas mondial des zones franches et des paradis fiscaux*, Fayard/Reclus, p. 77.

<sup>55</sup> *ibidem*, p. 5.





Planche 7 : Les constructions récentes du quartier surnommé « al-Budra » (Port Saïd)

Planche 8 : Imbrication du commerce formel et informel à Port Saïd (quartier al-Charq)



Planche 9 : Une rue commerçante du quartier al-Arab (Port Saïd) : entre les étals des magasins, le déballage des cartons sortis de la zone franche



Planche 10 : Le déballage informel de cartons sortis de la zone franche de Port Saïd (quartier al-Charq)



La possession de telles autorisations a suscité tant de tentations, aussi bien de la part de Port-Saïdiens que d'autres Egyptiens venus spécialement dans la ville franche pour s'enrichir, qu'elle a alimenté un marché noir. Revendues ou même louées à l'année, les cartes d'importation sont devenues la poule aux œufs d'or de leurs propriétaires, mais ont aussi provoqué une hausse inconsidérée des prix dans la ville franche. Lors d'un contrôle des autorisations d'importation au début des années 1990, le gouvernorat a mis à jour un énorme trafic destiné au rachat de cartes de personnes décédées ou ayant quitté la ville<sup>56</sup>. Les cartes illégales ainsi remises en service totalisaient 40 millions de L.E. de quotas d'importation. Cette saisie donne une idée de l'ampleur du phénomène de fraude.

Or, dès lors que l'on commença à trouver des produits importés dans les autres villes d'Egypte, il devint de moins en moins intéressant de venir se pourvoir à Port Saïd, où le prix astronomique des reventes de cartes, répercuté sur celui des marchandises vendue dans la zone, commença à restreindre sérieusement le bénéfice de la détaxe.

Une autre forme de fraude s'est également développée au-delà des limites de la ville franche : la sortie de produits importés en contrebande.

La ville d'al-Qantara Ouest, située à environ 40 km au sud de Port Saïd, a ainsi bénéficié de l'essor commercial de la ville franche. Parmi les migrants attirés par cette aubaine, certains se sont installés à al-Qantara où ils ont établi un marché parallèle qui écoule au grand jour les marchandises passées en fraude de Port Saïd. Mahmoud Abdek Gawad, représentant des commerçants de cette « excroissance » de la ville franche, est arrivé à al-Qantara en 1976 et raconte comment, avec des centaines d'autres commerçants, il achetait les marchandises passées en fraude de Port Saïd, qu'il revendait avec une petite marge bénéficiaire, profitant du rôle de carrefour d'al-Qantara, entre Ismaïlia, Port Saïd et al-Arich dans le Sinaï<sup>57</sup>. Ce raccourci par l'illégalité permet à ces vendeurs, qui n'acquittent pas les taxes à la sortie de la ville franche, d'offrir des marchandises à de meilleurs prix qu'à Port Saïd.

A ses débuts, ce marché parallèle, illégal et néanmoins toléré, n'était constitué que de kiosques et d'étalages sommaires, parfois à même le sol. Mais dès 1994, les marchandises s'étaient dans les 600 magasins construits grâce à l'épargne des commerçants et la tolérance du conseil municipal. Bien décidé à profiter de cette manne qui s'offrait à la ville, ce dernier s'apprêta à améliorer les services (trottoirs, équipements publics...). Le maire d'al-Qantara Charq (al-Qantara Ouest), reconnaît en effet que le moteur de l'économie de sa ville est bien le commerce qui dépend de l'activité de Port Saïd. Il stigmatise en parole les nombreux « affairistes » qui ont provoqué, selon lui, l'accroissement spectaculaire de la population et une expansion urbaine incontrôlée, mais force est de constater la tolérance extrême de la municipalité à l'égard de cette situation.

<sup>56</sup> Cf. al-HAWARI, al-TAFANI : « Pourquoi Port Saïd n'est plus une ville franche », *al-Akhbar*, 21/05/1994.

<sup>57</sup> HAZIN A. : « Une zone franche illégale », *Akhbar al-Yaoum*, 28/05/1994.



Le déballage des produits de contrebande s'exerce aussi, bien que de manière moins visible, jusque dans la capitale (Le Caire) et à Alexandrie, où il n'est pas rare de voir des taxis collectifs Peugeot transformés en étals de biens de consommation de petit volume. Il est également courant d'observer les autocars publics des lignes Port-Saïd - Le Caire ou Port Saïd - Ismaïlia s'arrêter sur le bord de la route, à seulement 3 ou 4 km de la ville, une fois passés les postes de douanes, pour permettre à un passeur de débarquer son petit chargement. Mais, à voir l'étalage de marchandises concentré à al-Qantara-Charq, on peut supposer que l'essentiel de l'activité de contrebande est organisée à grande échelle.

Ce système, qui fonctionne très bien, ne peut en effet avoir été mis en place qu'avec des complicités multiples. Celles des douanes peut-être, bien que, régulièrement, des voitures ou autocars soient fouillés à la sortie de la ville ; ou encore celle de l'Armée, si l'on en croit les informations - difficiles à vérifier - données par D.A. ROY<sup>58</sup>, dans un article sur la face cachée de l'économie égyptienne. D'après cet auteur, étant donné que l'Armée contrôle l'accès aux zones franches de Port Saïd et Suez - rappelons que ces villes, situées aux débouchés du canal de Suez, sont cernées de zones militaires -, le flux de marchandises provenant de ces zones ne peut entrer illégalement sur le marché domestique qu'avec l'aval de l'Armée. Si les sentinelles ou les barrages routiers sont faciles à contourner pour les véhicules remplis de jeans, car il suffit alors de payer un « bakchich », le volume de la contrebande, notamment celui des marchandises israéliennes, est tel qu'il oblige à supposer que des officiers soient au courant de ces faits et les autorisent, au moins tacitement<sup>59</sup>. Ainsi, en 1982, un comité d'économistes égyptiens rendait ses conclusions sur la zone franche de Port Saïd : le volume des marchandises passées en contrebande était « monumental » - d'après les termes mêmes de ces analystes - et était responsable d'une bonne proportion des activités illégales. Ce comité recommandait en conclusion au Président Moubarak de supprimer la zone franche, mais la proposition fut catégoriquement rejetée par le Parlement à la suite de pressions exercées par des responsables militaires de haut rang. A quelle échelle se réalise la contrebande ? La difficulté d'obtenir des informations sur ce point (liée au pouvoir des militaires impliqués et, peut-être, à la nature des marchandises de contrebande), nous renvoie à D.A. ROY. Ce dernier avance une estimation du volume des produits israéliens passés en Egypte par la zone franche de Port Saïd, soit 65 millions de dollars en 1986, alors que le commerce officiel enregistré entre Israël et l'Egypte représentait seulement de 8 à 10 millions de dollars à la même date<sup>60</sup>.

Le développement de la contrebande et sa tolérance par les autorités locales ne sont pas une spécificité égyptienne ou du canal de Suez. On retrouve ces mêmes phénomènes avec plus ou moins d'ampleur dans la plupart des zones portuaires, *a fortiori* si elles sont « franches ». C'est par exemple le cas à Nador, ville marocaine proche de l'enclave

<sup>58</sup> D.A. ROY (1992), *op. cit.*, pp. 695-696.

<sup>59</sup> Au sujet du poids de l'Armée et de son rôle dans la région du canal, cf. *supra* : Chapitre 5, III. A.

<sup>60</sup> *idem*.

espagnole de Mellila, dont l'expansion commerciale est en partie due à la contrebande de produits détaxés de Mellila, revendus sur deux grands marchés, dont l'un est municipal<sup>61</sup>. Là encore, les produits issus de la contrebande sont exposés au grand jour (les auteurs mettent en évidence une certaine tolérance, sans toutefois mentionner de complicités) et le trafic de drogue revêt également, dans cette ville, une certaine ampleur.

Quel que soit le degré de tolérance affiché par les autorités, le fait est que des acteurs locaux acquièrent la capacité de détourner de ses objectifs initiaux un projet économique, la ville franche de Port Saïd, pour en tirer des bénéfices commerciaux plus ou moins illégaux et, surtout, sans jamais envisager de réinvestir ces bénéfices dans l'industrie. Ainsi, si la zone franche place bien Port Saïd dans le réseau des échanges internationaux, elle laisse planer le doute sur sa fonction de relais entre système national et système international. Or, on observe une volonté du pouvoir central de transformer la périphérie que constitue Port Saïd en un pôle du réseau des villes du monde arabe qui assurerait cette fonction de relais. Son principal moyen d'action pour réorienter l'activité de la ville vers la production industrielle et l'exportation est coercitif. Les régulations mises en œuvre par l'Etat participent donc à l'évolution du territoire de Port Saïd car elles influent directement sur la marge de manœuvre des acteurs en place.

### III. LES REGULATIONS ETATIQUES : ENTRE LIBERALISATION DE L'ECONOMIE LOCALE ET CONTROLE DES ACTEURS

Dans le cadre de sa politique de libéralisation économique, le gouvernement égyptien a choisi, ici, de privilégier des projets modèles (zone et ville franches), réputés accroître la capacité d'exportation afin de rééquilibrer la balance du commerce extérieur tout en favorisant l'industrialisation régionale. Ces objectifs n'ayant pratiquement jamais été atteints, comme on l'a montré ci-dessus, l'Etat s'est vu obligé d'intervenir dans le but de réorienter le projet de zone et ville franches afin qu'il remplisse les objectifs de développement qui lui avaient été assignés - à savoir, dépasser le stade de l'enclave importatrice, fournir des possibilités d'amélioration des conditions de vie du plus grand nombre, parvenir à l'industrialisation, donner un emploi à un maximum de Port-Saïdiens et tirer l'économie locale et nationale en avant.

Tout en poursuivant sa politique de libéralisation économique, l'Etat entreprend donc de resserrer son contrôle sur les activités des acteurs privés auxquels il avait confié le développement commercial et industriel de la ville. Un dispositif juridique et technique, alternant répression et incitation, a progressivement modifié les régimes de la ville franche et de la zone franche.

---

<sup>61</sup> Cf. BERRIANE M., HOPFINGER H. (1999) : *Nador, petite ville parmi les grandes*, URBAMA, coll. Villes du Monde Arabe n°4, pp. 100-101.



### A. La ville franche : retour en arrière sur les libertés accordées

Depuis l'attribution du statut de franchise à la ville de Port Saïd et le développement de l'activité commerciale, le gouvernement n'a cessé de restreindre les libertés préalablement concédées. En effet, les gros profits réalisés dans le secteur commercial étaient jugés responsables de la faiblesse de l'investissement industriel et accusés de détourner les jeunes des emplois industriels.

A partir de 1980, le premier ministre Ali Lotfy fut chargé de réguler le commerce international à Port Saïd afin de transformer la ville marchande en ville industrielle. Au moyen d'un outil juridique - l'institution de quotas -, il limita le commerce dans la ville franche et mena une action ciblée contre les responsables du commerce « anarchique ». Par décret, il instaura des autorisations d'importation qui permettaient à leur titulaires d'importer pour une valeur totale de 150 millions de L.E. annuellement dans l'ensemble de la ville franche. Ce quota était partagé entre les 3 500 importateurs qui bénéficiaient de cartes d'importation renouvelables déterminant la valeur maximale des importations autorisées pour chaque type de produit<sup>62</sup>. Les produits de petite taille, plus susceptibles d'alimenter la contrebande (lunetterie, petit audiovisuel...), étaient particulièrement visés par cette mesure, alors que d'autres y échappaient (automobiles hors taxes, pièces détachées, machines d'usine...).

Le gouvernorat de Port Saïd prélevait par ailleurs une taxe de service de 1% de la valeur des importations autorisées; cette taxe est destinée à alimenter un fonds destiné à aider les importateurs à réinvestir leurs bénéfices réalisés dans le secteur commercial dans des projets industriels.

Bien qu'il ait favorisé la restriction en volume des importations, ce système a alimenté, comme nous l'avons déjà mentionné, un trafic de cartes, louées à l'année ou revendues au marché noir. Aussi, loin d'assainir l'économie locale, ce système a-t-il finalement abouti au renchérissement des produits vendus dans la ville franche, les vendeurs répercutant sur le consommateur les frais engagés pour perpétuer leur commerce.

Alerté par le trafic de cartes d'importations, le gouvernement local effectua en 1986 un recensement de ces autorisations et en supprima un certain nombre (pour une valeur de 6 millions de L.E.). Cette décision correspond déjà à un refus de la dérive commerciale du projet de zone franche. Mais, pour les acteurs locaux, les intérêts en jeu étaient tels que cette mesure resta sans effet : à la suite d'un jugement, les cartes furent restituées à leurs propriétaires<sup>63</sup>.

<sup>62</sup> Ainsi, la carte rouge permet d'importer des cosmétiques et des chaussures pour une valeur de 2 millions de L.E. maximum, la carte verte permet d'importer des confiseries et des chocolats pour un million de L.E. maximum et la carte bleue permet d'importer pour un million de L.E. maximum de vêtements et textiles (cette dernière est à l'origine de l'importation de fripes, désapprouvée par les autorités locales).

<sup>63</sup> Cf. enquête de TAHANI I. : « Singapour sur le canal de Suez », *Akhbar al-Yaoum*, 16/4/1994.

En 1994, le gouverneur Fakhr al-Din Khaled condamnait à nouveau fermement l'orientation exclusivement commerciale de l'activité urbaine, tout en reconnaissant à demi-mot son impuissance :

« Le volume des anciennes cartes représente environ 180 millions de \$. C'est vrai qu'elles sont devenues une source de profit qu'il est très difficile de supprimer. Je considère que c'est une carte d'oisiveté car son propriétaire ne fournit aucun effort à part la louer (...). L'importation de vêtements d'occasion est interdit, ainsi que le fait d'accorder un permis pour importer ce type de marchandises. Il est temps de passer à la production industrielle, à l'exportation de nos produits et au commerce au niveau international »<sup>64</sup>.

Si l'on en croit le gouverneur, le système des cartes d'autorisation d'importer est responsable de tous les abus. Aussi, malgré de nombreuses réticences, les autorités locales sont-elles parvenues à assainir ce système, en commençant par supprimer les cartes existantes, avant d'instaurer de nouveaux permis d'importation extrêmement contrôlés. Une autre mesure a contribué à réduire l'influence du commerce dans la ville : la délocalisation du grand marché du quartier central al-Arab vers le sud de la ville. Les raisons de sécurité invoquées - le quartier al-Arab comporte encore beaucoup d'immeubles de bois, facilement inflammables, et ses rues étroites sont vite encombrées - ne suffisent pas à rassurer les commerçants sur la pérennité de leur activité : ils ont le sentiment que les autorités les ont expulsés loin des quartiers animés - à deux pas de la prison - dans le but de nuire à leurs activités et, à terme, de les supprimer. Il est vrai que c'est justement dans ce marché que sont revendues les fripes importées qui symbolisent, pour les autorités locales, l'échec des objectifs de la politique de développement commercial et industriel qui avaient été assignés à la ville franche.

Parallèlement, l'Etat resserre la bride : les produits revendus dans la ville, que l'on dit toujours « franche », sont taxés de 10% de leur valeur à partir de 1993. Cette taxe gouvernementale correspond à celle qui est appliquée sur tous les produits de consommation en Egypte (*dariba*) et marque le début de la fin de l'ère bénie de Port Saïd. Elle s'ajoute à la taxe de 5,5 % que prélève le gouvernement depuis la mise en place du statut franc de la ville. Cette dernière est une taxe « de service », destinée à alimenter les finances locales du gouvernorat. Elle représentait 55,67 millions de L.E. en 1995<sup>65</sup>.

Un négociant port-saïdien, M. Safwat Naguib Bishara<sup>66</sup>, nous indiquait en 1999 que certains produits distribués dans la ville franche étaient déjà taxés au même taux que celui qui s'appliquait dans le reste de l'Egypte (40%), et cela, depuis le début des années 1990. Il s'agit d'une mesure dissuasive qui s'applique aux articles les plus susceptibles d'alimenter une contrebande (vidéo, autoradio, montres, lunettes), mais aussi sur d'autres articles spécifiques (voitures, batteries automobiles, lustres, certains tissus d'ameublement). Dans la ville franche de Port Saïd, en 1999, seule l'importation du textile et des vêtements demeure une opération financièrement intéressante, puisque ce sont les

<sup>64</sup> FAKHR AL-DIN Khaled, cité par TAHANI I., *op. cit.*

<sup>65</sup> Fathy AL 'ADAWI et Magdy SOLIMAN, Organisme des Douanes, Port Saïd, entretien le 22/10/1996.

<sup>66</sup> Safwat Naguib Bishara est importateur pour Sanyo à Port Saïd, entretien le 22/04/1999.



seuls produits à échapper à la hausse des droits de douane<sup>67</sup>. Cette situation risque cependant de n'être que provisoire, car, selon notre importateur, on s'attend à voir les droits de douane être étendus à tous les produits sans exception vendus à travers la ville.

De toute manière, un phénomène inéluctable inscrit la fin des franchises de Port Saïd à un horizon rapproché : conséquence de la mondialisation des échanges, la réduction progressive des barrières douanières à l'entrée en Egypte élimine les avantages comparatifs de toute ville franche située sur le territoire national. Or ce processus est bel et bien engagé : dans le cadre des accords de l'O.M.C., l'Uruguay Round doit lever les barrières d'importation de textile (en 1998) et d'habillement (en 2001). L'application de ces décisions pose problème et a sans cesse été contournée et retardée. Ainsi, les droits tarifaires sur les tissus ont été remplacés par des barrières non tarifaires, preuve de « la capacité du gouvernement égyptien à contourner ses [propres] engagements »<sup>68</sup>. Par ailleurs, l'intégration de l'Egypte à la zone euro-méditerranéenne se poursuit, et son objectif, l'instauration d'une zone de libre-échange en 2010, implique une réduction soutenue des taxes douanières à l'entrée sur le territoire égyptien (10 % par an jusqu'en 2010). L'Egypte a prévu de s'intégrer à deux autres zones de libre échange en cours de constitution : la première, prévue pour 2004, avec plusieurs Etat d'Afrique de l'Est et du Sud au sein du COMESA<sup>69</sup>, implique la réduction de 80% des droits de douanes avec les 20 pays de l'organisation; la seconde, entre plusieurs pays arabes, est prévue pour 2008, et plusieurs accords de libre-échange bilatéraux ont été ratifiés avec la Tunisie, le Maroc, la Libye, le Liban, la Syrie et l'Iraq.

Bien que chacun pressente la fin proche du statut franc de Port Saïd, aucune déclaration officielle sur l'expiration du statut franc n'est venue confirmer la crainte de très nombreux Port-Saïdiens qui vivent encore de ce maigre privilège, et cela jusqu'aux dernières mesures prises en janvier 2002. Le premier jour de cette année, en effet, toujours sans aucune annonce préalable, l'augmentation brutale et vertigineuse des droits de douane imposés aux marchandises à leur entrée sur le territoire égyptien condamna soudainement l'activité commerciale de la ville de Port Saïd. Devant les manifestations et la grève générale provoqués par ces mesures qui mettaient véritablement les commerçants au pied du mur<sup>70</sup>, le gouvernement a introduit quelques aménagements dans son décret et enfin annoncé la suppression graduelle, sur cinq ans, du statut franc accordé à la ville. La hausse soudaine des taxes, qui n'avait pas été annoncée, a été explicitée par la suite comme une nécessité, pour le gouvernement, de protéger les entreprises textiles et de prêt-à-porter nationales de l'afflux de produits importés illégalement (en particulier

<sup>67</sup> En outre, leur importation sur le territoire national est encore interdite à cette date.

<sup>68</sup> LEVALLOIS A., VERNIER M. (2000) : *La perspective Egypte*, Nord-Sud Export, ed. Le Monde.

<sup>69</sup> Common Market for East and South Africa. Les échanges entre ses membres ont atteint 12 milliards de \$ en 1996, dont 72% de matières premières. Les Egyptiens pourraient ainsi accéder à un marché de 290 millions d'individus. cf. LEVALLOIS A., VERNIER M. (2000), *op. cit.*

<sup>70</sup> Ceux-ci furent obligés de reprendre les marchandises que les clients leur avaient achetées, sans aucun espoir de pouvoir les revendre, car les clients ne pouvaient pas sortir leurs achats de la ville franche : il leur était devenu impossible de payer le montant des taxes douanières à l'importation qui atteignait soudain, sur certains produits, 700% de leur valeur.

les produits chinois), alors même que la signature des accords du GATT lui impose de lever les barrières douanières avant la fin de cette même année.

Comme la fraude du prêt-à-porter et de l'électroménager est une spécificité de la zone franche de Port Saïd, à partir de laquelle les produits importés entrent illégalement sur le marché égyptien, le gouvernement décida donc de frapper fort en condamnant l'activité de la ville franche. Il réglait ainsi la question de la suppression du statut franc accordé à la ville, question sensible dans les relations entre le pouvoir central et la population locale, mais qui devait être abordée dans le cadre de l'harmonisation des règlements douaniers qu'imposait la création, hors zone franche, d'une extension industrialo-portuaire de la ville à Port Saïd Est.

## **B. Renégociations autour du rôle de la zone franche industrielle d'exportation**

Si, dans les premières années ayant suivi l'ouverture de la zone franche, le GAFI (Autorité centrale des zones franches et de l'investissement) a accordé de nombreuses licences d'installation à des sociétés de stockage dans la zone franche de Port Saïd, il en constate les effets pervers dès le milieu des années 1980.

L'espoir du gouvernement d'attirer des projets à haute valeur ajoutée, utilisant des techniques de pointe, fut en effet rapidement déçu. Les entreprises de stockage occupent la plus grande surface et bénéficient d'infrastructures qui avaient été financées par les pouvoirs publics non pas pour les accueillir mais pour l'installation d'entreprises industrielles ; du coup, la zone franche ne génère pas, loin s'en faut, la valeur ajoutée escomptée. L'Etat, intermédiaire entre les investisseurs, étrangers ou non, qui bénéficient de régimes avantageux, et la main-d'œuvre, qui doit rester docile alors qu'elle est confrontée aux multiples manifestations de l'inégale répartition des richesses, doit donc corriger son projet d'industrialisation pour tenir son autre objectif qui est d'offrir un emploi au plus grand nombre.

### ***1. Plus d'une décennie de réajustement des réglementations de la zone franche***

Dès 1985, le GAFI, qui exerce un contrôle direct sur les implantations dans la zone franche, affirme qu'il va désormais donner la priorité aux *joint-ventures* industrielles, en particulier dans des domaines où la production domestique est inexistante ou insuffisante.

En 1989, l'Etat revoit la loi sur l'investissement de façon à limiter ses effets pervers sur le développement des zones franches. Dans le but d'accroître les exportations sur le marché international, une disposition de cette loi qui favorisait les exportations depuis les zones franches en direction du marché national est supprimée. Celle-ci exonérait de droits de douane à la sortie des zones franches toute entreprise utilisant au moins 40% de matières ou matériaux locaux dans sa production et exportant plus de 50% de sa



production vers l'Égypte<sup>71</sup>. La même année, l'État module les incitations à l'installation d'entreprises dans les zones franches en fonction de la nature de leur activité en vue d'encourager l'industrialisation et la création d'emplois. Les entreprises industrielles productives sont favorisées par des durées longues d'exemption d'impôt (extension de la durée d'exemption jusqu'à 25 ans, contre 10 ans pour les simples sociétés d'entrepôt) et des tarifs de location des terrains inférieurs à ceux offerts aux entreprises de stockage (3,5 \$ contre 7 \$/m<sup>2</sup>/an).

L'analyse du fonctionnement de la zone franche en 1995<sup>72</sup> montre que ces mesures ont produit des résultats limités. En effet, l'Égypte reste le principal débouché pour les exportations de la zone franche (53%) et, malgré un début de rééquilibrage entre les fonctions industrielles et celles de stockage, l'entrepôt reste dominant. Mohamed Handam, directeur de la zone franche de Port Saïd, interrogé en 1996, nous informait que des entreprises avaient fermé régulièrement dans la zone, surtout dans la deuxième moitié des années 1980. D'après lui, c'était la conséquence de la modulation des incitations : la réduction des avantages qui avaient été concédés aux établissements de stockage aurait provoqué des difficultés financières menant à des faillites. On peut toutefois se douter que certains de ces établissements, au moment de payer les taxes après les années d'exonération, ont préféré partir s'installer dans une zone où ils bénéficieraient de nouveaux avantages<sup>73</sup>.

L'interprétation donnée par le directeur de la zone franche de Port Saïd s'attache davantage aux effets négatifs de la modification des incitations qu'à leur aspect positif, lequel est cependant indéniable : la progression du nombre des entreprises industrielles en valeur absolue (+ 119 % entre 1981 et 1998) indique pourtant que ce sont bien les incitations en faveur des industries qui sont responsables de leur progression et non pas la fermeture d'entrepôts - dont le nombre a également progressé, bien que moins rapidement (+ 9 % entre ces deux dates, d'après le Tab. 15<sup>74</sup>).

Ces premiers résultats acquis, le gouvernement poursuit ses efforts en faveur de l'industrialisation. En 1998, suite à l'approbation de la nouvelle loi de 1997 sur l'investissement et les zones franches, d'autres dispositions sont prises à la fois par le ministre du Commerce, le ministre des Finances et le directeur du GAFI<sup>75</sup>.

Le Directeur du GAFI, Ibrahim Fawzi, annonce en effet de nouvelles mesures radicales pour accroître les exportations des zones franches : d'une part, la réduction de

<sup>71</sup> Article 37, alinéa 1 de la loi n°32 de 1977 modifiant certains aspects de la loi sur l'investissement n°43 de 1974. *Bulletin du CEDEJ* n°7, mars 1978, p.73-84.

<sup>72</sup> Analyse que nous avons menée plus haut dans ce même chapitre : cf. *supra* : même chapitre, I. B.

<sup>73</sup> La fuite d'entreprises qualifiées de « nomades » ou encore d'« hirondelles », qui est souvent le fait de filiales de multinationales, est pourtant classique dans les zones franches. Mais le fait qu'un grand nombre d'entreprises (surtout les entrepôts) soient de nationalité égyptienne limite toutefois ce risque dans la zone franche de Port Saïd. Cf. COLLETIS G., GILLY J.-P., PECQUEUR B., PERRAT J., ZIMMERMAN J.-B. (1997) : « Firms et territoires : entre nomadisme et ancrage », *Espaces et Sociétés*, n-88/89, pp. 115-138.

<sup>74</sup> Cf. *supra* : même chapitre, I. B. 1.

<sup>75</sup> Cf. *M.E.N.* du 15/9/1998, du 22/9/1998 et du 13/10/1998 et *Marchés Tropicaux* du 14/01/2000.

moitié de la valeur annuelle des surfaces allouées aux entreprises de stockage, et d'autre part l'augmentation de 7 à 25 \$/m<sup>2</sup>/an du prix de location des terrains destinés au stockage. Le GAFI reprend ainsi une méthode qui est en vérité moins incitative pour les entreprises industrielles que répulsive pour les entreprises de stockage. Le choix d'accroître le différentiel d'avantages proposés aux entreprises industrielles n'en traduit pas moins une volonté forte du gouvernement d'accélérer la dynamique de l'industrialisation. Cela lui est désormais plus facile car il n'a plus à compter exclusivement sur les entreprises de stockage, puisque des entrepreneurs privés industriels ont émergé dans le pays et sont devenus plus susceptibles d'investir dans les zones franches.

La volonté du gouvernement s'exprime par deux autres décisions qui impliquent d'autres ministères. Le ministre du Commerce, Ahmed Gweili, dans le cadre de la politique de reconstitution des réserves en devises, a pris des mesures qui visent à réduire les importations à partir des zones franches. Il complexifie le système des importations en exigeant que tout produit importé en Egypte soit accompagné d'un certificat d'origine qui mentionne l'origine de tous ses composants, y compris pour un produit importé des zones franches sur le territoire national. Or, dans les zones franches, les composants qui entrent dans la fabrication d'un produit étaient jusqu'alors fournis globalement sans que soit mentionnée leur origine précise. Ce ministre s'attaque en outre à l'importation de véhicules : il annonce qu'à partir de 2000, les importateurs n'auront plus le droit d'entreposer les automobiles dans les zones franches en franchise de droit - or, ceux-ci s'élèvent à 85%.

Le ministre des Finances, Mohieddin al-Gharib, a pris à son tour des mesures en vue d'accroître le potentiel des entreprises industrielles dans les zones franches, de favoriser la création d'emplois et de réduire les coûts des produits locaux pour qu'ils puissent être compétitifs avec les produits internationaux. Il autorise donc les entreprises industrielles des zones franches à importer leurs matières premières d'Egypte - d'après notre bilan des importations de la zone de Port Saïd en 1995, seulement 8% des entrées de la zone provenaient d'Egypte.

Ce panel de mesures incite à la réduction des exportations vers l'Egypte au profit de celles vers les marchés internationaux et à l'accroissement des importations en provenance du territoire national; il replace l'activité des zones franches et en particulier de celle de Port Saïd, dans la perspective d'une politique d'industrialisation nationale. Outre les incitations et réglementations institutionnelles, l'Etat bénéficie aujourd'hui du rapprochement entre les hommes d'affaires et le pouvoir pour inciter les investisseurs privés à réorienter leurs investissements. Le nouveau bâtiment de marbre et de verre de la Chambre de Commerce et d'Industrie implanté par le Ministère de l'Approvisionnement, en 1996, à proximité de l'hôtel du gouvernorat constitue un signe ostensible du dynamisme attendu des entrepreneurs.



Les dispositions prises par l'Etat depuis 1989 dans le but d'organiser le fonctionnement des zones franches sont cependant moins radicales que le système extrêmement efficace mis en place par l'Etat égyptien dans le passé, à deux reprises, pour lutter contre les abus de la zone franche de Port Saïd.

## *2. 1902-1945 : le gouvernement parvient à restreindre l'influence de la première zone franche commerciale*

En 1902, Port Saïd, qui était gérée par la Compagnie Universelle du canal de Suez, était érigée en zone franche. La douane égyptienne n'y avait d'autre action que la recherche de la fraude (marchandises prohibées ou soumises à un monopole sur le territoire égyptien). La possibilité d'entreposer des marchandises sans délai de durée et sans droits de douane à acquitter avait permis le développement des activités de tri, réassortiment, emballage... Mais les abus ne tardèrent pas : les marchandises importées sur le territoire égyptien étaient préalablement débarquées en zone franche où la douane procédait à leur dédouanement à la demande des commerçants; les marchandises qui étaient ainsi enregistrées en transit international, changeaient ensuite de destination pour entrer en Egypte<sup>76</sup>.

En 1920, la Compagnie Universelle et les douanes s'accordèrent pour diviser la ville en une zone franche et une zone sous douane réglementée par l'administration égyptienne des douanes. Cela va permettre au gouvernement, sept ans plus tard, lorsqu'il constate les abus du système en place, de récupérer à son profit le trafic de la zone franche gérée par la Compagnie.

En effet, dans la zone franche, toutes les marchandises (sauf celles prohibées) pouvaient être débarquées et entreposées sans limite de durée avec l'autorisation de la Compagnie à condition qu'elles soient signalées dans les 36 heures suivant leur arrivée. Les pratiques douteuses - parmi lesquelles l'entrée finale en Egypte de marchandises dédouanées dans la zone franche -, poussèrent la douane à prendre des mesures radicales pour attirer en zone douanière une partie du trafic de la zone franche :

- obligation d'importer en Egypte le jour même de leur dédouanement les marchandises en transit ; elles changent ainsi de statut et deviennent marchandises d'importation (cas des farines dont les deux tiers entraient finalement en Egypte après un séjour en zone franche); or, comme les farines dédouanées en grosse quantité ne pouvaient être enlevées le jour même de leur dédouanement, elles n'ont plus été stockées en zone douanière, même lorsqu'elles devaient être réexportées;
- création d'un régime franc en zone douanière pour permettre aux marchandises d'être réexportées sans limitation de séjour et sans taxation;
- et augmentation des droits de surveillance en zone franche.

<sup>76</sup> DELATOUR R. (1953): *La fonction internationale du port de Port Saïd*, Thèse de Doctorat, Faculté de droit, Université Grenoble II, 166 p.

Ces mesures furent extrêmement efficaces : se sentant menacés, les entrepositaires de la zone franche résilièrent leur location, entraînant une baisse des recettes pour la Compagnie Universelle et une hausse des recettes de la douane. Les concessions accordées ultérieurement par le gouvernement à la Compagnie furent insignifiantes, malgré ses multiples réclamations. Cet épisode traduit surtout une lutte d'influence entre organismes concurrents : les douanes égyptiennes, organisme commercial et représentant de la Nation, et la Compagnie Universelle du canal de Suez, entreprise de type colonialiste, utilisée par les Anglais pour établir leur contrôle sur le canal et leur protectorat sur l'Égypte, et dont l'intérêt principal exigeait la liberté du commerce, considérée comme un moyen d'accroître le trafic du canal.

A la fin de la Seconde Guerre Mondiale, l'Etat chercha à nouveau à contrer le renforcement du port et de la zone franche de Port Saïd. La ville, située dans la région du canal - qui était alors le dernier bastion des occupants britanniques sur lequel de nombreux Européens voulaient garder un contrôle -, risquait de surcroît, au grand dam des souverains égyptiens, de concurrencer le principal port d'approvisionnement d'Égypte, à savoir Alexandrie. Aussi les autorités nationales profitèrent-elles d'une réglementation sur le contrôle des changes - qui exigeait que les fonds nécessaires aux opérations proviennent du destinataire final et soient libellées dans la devise de la zone monétaire à laquelle il appartenait - pour réclamer la mention de la destination finale pour les produits importés en transit dans la zone franche. Ce système condamnait l'entreposage indéfini des marchandises et proscrivait l'activité d'entrepôt pour le Moyen-Orient qui avait été à l'origine de la prospérité du port. Dès lors, l'activité portuaire connut une période de déclin inéluctable.

Les gouvernements qui suivirent se gardèrent bien de reprendre une telle mesure, radicalement efficace, pour contrer le développement des activités commerciales et portuaires.

Si la volonté de réduire le rôle commercial de la ville pouvait se comprendre dans le contexte des rapports centre-périphérie, exacerbés par la domination étrangère sur la ville de Port Saïd, elle n'a plus lieu d'être aujourd'hui, dans un contexte différent. En effet, bien que les autorités aient tenté, depuis 1989, de réduire l'importance des activités commerciales de la ville de Port Saïd dans le but d'accroître l'intérêt des investisseurs locaux envers les activités industrielles, elles persistent à considérer le développement des échanges comme un atout pour le développement de la ville. C'est du moins ce que laisse penser leur objectif, formulé au milieu des années 1990, de relancer le rôle de centre de redistribution de Port Saïd, en y aménageant un grand port à conteneurs destiné à devenir un *hub* chargé d'approvisionner une vaste zone franche de redistribution des marchandises dans la région<sup>77</sup>.

---

<sup>77</sup> Il s'agit du méga-projet de Port Saïd Est. Cf. *supra* : Chapitre 6.



\* \* \*

L'histoire du statut spécial accordé à la ville et de la réglementation des abus qu'il avait engendrés dénote des enjeux de pouvoir entre le gouvernement central et une société locale qui trouve le moyen de profiter de la moindre faille du système réglementaire et de contourner les règlements les plus fermes, dans le seul but de satisfaire son unique objectif : la liberté du commerce. On perçoit ainsi les rapports entre un centre qui s'efforce d'imposer son autorité et une périphérie essentiellement préoccupée de s'affranchir de règlements contraignant ses échanges internationaux.

La réaffirmation du pouvoir étatique sur les affaires locales doit être comprise dans le cadre de la volonté d'intégration au territoire national dont fait l'objet la ville de Port Saïd, tournée vers le large depuis sa création, et quelque peu déconnectée du territoire égyptien. Ce resserrement de l'influence de l'Etat est d'autant plus manifeste qu'il s'exerce dans une cité que la création de la zone franche, puis celle de la ville franche, semblaient consacrer au développement sans entrave des échanges extérieurs, en assurant l'essor des activités commerciales et d'import-export, principales activités urbaines. Bien qu'un projet de zone franche fonctionne très bien, en tant que tel, en dehors de toute intervention étatique, cette intervention s'avère indispensable pour assurer sa réussite dès lors que l'Etat lui attribue la fonction de servir les objectifs de la politique de développement économique et régional.

L'exemple des projets de ville et zone franche de Port Saïd illustre l'une des caractéristiques du système d'acteurs organisé autour de tout projet d'aménagement : les multiples rationalités des acteurs. En effet, la zone franche de Port Saïd a échoué en partie à transformer la cité en ville industrielle et ce projet peut être considéré comme un échec du point de vue de la logique rationnelle : le détournement des objectifs - à savoir, encourager l'industrialisation et les exportations par certains groupes d'acteurs - n'a pas permis d'aboutir au résultat souhaité. Or, ce qui peut être considéré comme un échec du point de vue de la rationalité classique peut, en revanche, être considéré comme un succès du point de vue de la logique des acteurs qui ont tiré parti de la situation pour s'enrichir et affirmer leur position dans l'économie locale. A travers leur expérience, ils ont découvert des buts et des moyens nouveaux. Aussi, à partir du moment où ils parviennent à passer outre leur intérêt pour les investissements rentabilisés à court terme, ils peuvent aujourd'hui investir pour concourir à l'industrialisation de la ville. Le nouveau projet Port Saïd Est a montré qu'un certain nombre d'entre eux en était capable ou, à tout le moins, en avaient l'ambition, en s'unissant pour promouvoir le développement de leur région<sup>78</sup>. C'est une rationalité *a posteriori* : elle est découverte après coup dans l'action<sup>79</sup>.

---

<sup>78</sup> Cf. *supra* : Chapitre 5, I.

<sup>79</sup> CROZIER M., FRIEDBERGE. (1977) : *L'acteur et le système*, Points Seuil, p. 317.

## Conclusion de la IIème Partie

L'approche des transformations de l'espace à travers les jeux d'acteurs intervenant sur différents projets d'aménagement dans la région du canal de Suez nous a permis de mettre en évidence la volonté de l'Etat d'exercer un contrôle serré sur les activités des acteurs locaux. Celle-ci est d'autant plus forte que l'influence des acteurs internationaux sur la définition des orientations de la politique d'aménagement régional et sa mise en œuvre est plus prégnante.

Le resserrement de la contrainte de la part de l'Etat constitue un moyen, pour celui-ci, de limiter l'impact de son désengagement de l'économie et de la gestion du territoire programmé par les institutions internationales. Si l'insertion de l'Egypte dans l'économie mondiale conditionne le modèle de développement – et, donc, la politique d'aménagement du territoire – que l'Etat adopte, le rôle de ce dernier demeure considérable. C'est à lui que revient la mise en œuvre d'une politique d'intégration économique qui doit combiner les doctrines officielles (la conservation et la maîtrise des ressources naturelles ainsi que leur mise en exploitation sont attribuées à l'Etat) et la politique de sécurité nationale à celle d'intégration économique. L'Etat joue alternativement des rôles qui tendent à satisfaire à la fois les normes internationales et les diverses parties de la société à un moment donné. On peut observer la mise en place d'un jeu à plusieurs partenaires, avec différentes formes d'interactions possibles, qui vont de l'indifférence au contournement des normes imposées à l'échelle mondiale et à leur acceptation délibérée par l'Etat, mais à certaines conditions qui lui permettent de conserver son influence.

Aussi, bien que l'organisation régionale soit largement déterminée par l'intervention d'acteurs (institutions et firmes internationales) agissant au niveau supérieur de l'échelle géographique, la région du canal de Suez ne constitue pas pour autant un espace dominé, entièrement modelé par des décisions échappant aux volontés de l'Etat national.

Alors que la gamme des acteurs impliqués dans l'aménagement urbain ou régional s'est considérablement élargie – par la multiplication des niveaux administratifs et l'intervention croissante d'O.N.G. et des institutions internationales aux côtés de l'Etat et des acteurs privés –, leurs interventions prennent place dans une multitude de projets dissociés les uns des autres. Or, comme le signale E. Lebris, « la logique de projet introduit une relation complexe entre politiques et territoires. Elle fragmente les agglomérations urbaines en territoires éphémères »<sup>80</sup>. Les bénéficiaires réduits au rôle d'exécutants jouent un double jeu consistant à la fois à s'abstenir et à récupérer le projet. La prolifération des normes génère l'incohérence.

---

<sup>80</sup> LE BRIS E. (2002) : « Villes fragmentées d'Afrique : les espaces du "refoulé politique" », in NAVEZ-BOUCHANINE F. : *La fragmentation en question : Des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale*, L'Harmattan, p. 300.



Parallèlement, les projets de zones franches que nous avons étudiés aboutissent à la constitution d'enclaves qui fonctionnent en dehors des lois régissant l'activité sur le territoire national - ils sont d'ailleurs plus ou moins isolés physiquement du territoire local. Ces enclaves, directement branchées sur l'économie mondiale, mais fonctionnant de façon dissociée du territoire régional - on pourrait les qualifier, à la suite d'Hervé Théry, d'« exclaves »<sup>81</sup> -, posent la question de la continuité de l'espace régional. Elles apparaissent comme des isolats alors qu'elles sont planifiées pour devenir les nouveaux support de l'intégration régionale. Il en résulte un certain éclatement de la région en des lieux isolés les uns des autres, sans relations avec l'espace qui leur sert de support. Là encore, la discontinuité génère l'incohérence.

Dans une région marquée par l'absence de liens solides entre trois pôles dédiés au transit international et leur région, l'accentuation de la « fragmentation » de l'espace fragilise la construction du territoire régional. C'est pourquoi, dans un système largement influencé par des décisions extérieures, l'Etat doit s'efforcer de trouver des moyens de conférer une unité et une identité à cette région de marche.

---

<sup>81</sup> THERY H. (1993) in BRUNET R. (ss. dir.) : *Les Mots de la Géographie*, Fayard/Reclus, p. 184.





## Troisième Partie

### DE LA CONSTRUCTION REGIONALE VOLONTARISTE AU TERRITOIRE EN DEVENIR : REPRESENTATIONS CROISEES

Nous souhaitons ici préciser le rôle que jouent les représentations - ces constructions imaginaires ou imagées de l'espace<sup>1</sup> - dans les pratiques spatiales et l'organisation de l'espace. Pour cela, nous nous intéresserons au sens et aux valeurs accordées aux lieux, ainsi qu'à la dimension idéale de l'espace. S'intéresser à la subjectivité des perceptions et des représentations des hommes n'invalide pas les résultats obtenus des analyses précédentes, mais permet, au contraire, de les confirmer ou de les questionner, dans tous les cas de les approfondir<sup>2</sup>.

Dans sa définition de la *combinaison régionale*, André Frémont insistait, dès 1976, sur l'importance de l'image, qui lui paraissait aussi déterminante que la structure, les interrelations et la dynamique pour définir une région. Selon cet auteur, une région n'a de réalité que si elle est un *espace vécu*, c'est-à-dire si elle est « vue, perçue, ressentie, aimée et rejetée, modelée par les hommes et projetant sur eux des images qui les modèlent »<sup>3</sup>. La notion d'*espace vécu* englobe l'espace concret des habitudes et l'espace représenté. C'est l'ensemble des liens affectifs tissés entre les hommes et leur espace de vie, l'espace des pratiques humaines réordonné par les représentations qu'il suscite. Il reflète l'appartenance à un groupe localisé.

---

<sup>1</sup> *idem.*

<sup>2</sup> BAILLY A., DEBARBIEUX B. (1995): « Géographie et représentations spatiales », in BAILLY et al. : *Les concepts de la géographie humaine*, p. 159.

<sup>3</sup> FREMONT A. (1976) : *La région, espace vécu*, PUF, p. 14.

L'existence même d'une région suppose donc un ancrage des hommes aux lieux. Sans cela, la région risque de n'être qu'une pure représentation du géographe<sup>4</sup>.

La notion de territorialité est quant à elle utile à la compréhension des liens qui unissent les hommes à l'espace qui sert de support à leurs activités. Au-delà du mode de découpage de l'espace, le territoire témoigne en effet « d'une appropriation à la fois économique, idéologique et politique de l'espace par des groupes qui se donnent une représentation particulière d'eux-mêmes, de leur histoire »<sup>5</sup>. Il résulte de l'interaction entre une infrastructure géographique - l'espace matériel - et une superstructure idéelle, « véritable abstraction qui regroupe de manière tout à fait fictive les idées, les images et les pouvoirs, la mémoire collective et les représentations sociales, de nature culturelle, qui régissent les rapports entre les groupes humains »<sup>6</sup>. Le territoire n'est pas figé dans le temps, il se renouvelle, se recompose constamment. Il convient donc d'envisager la territorialisation comme un processus en perpétuelle évolution, comme l'indique l'expression d'*écogénèse territoriale* de C. Raffestin, que cet auteur entend comme un « processus de sémiotisation de l'espace, par lequel apparaissent des arrangements territoriaux résultant des articulations et des combinaisons de signes à différentes échelles »<sup>7</sup>.

L'identification des pratiques spatiales et des représentations nous permettra de mettre en évidence l'émergence éventuelle d'un territoire du canal de Suez. La région qui nous intéresse est de construction récente; or le territoire, c'est du « temps cristallisé »<sup>8</sup>, il a besoin de la maturation lente de l'imaginaire social. La naissance de la région du canal est marquée par l'influence de la Compagnie Universelle : celle-ci a contribué à territorialiser une micro-société dans les trois villes du canal. Or ses représentants, qui vivaient en marge de la nation égyptienne, sont aujourd'hui minoritaires et la territorialisation de la région ne repose plus forcément sur les représentations liées à l'histoire et à l'activité du canal.

Sur ce territoire incertain (en voie de déstructuration ?), le pouvoir central a, par la politique de reconstruction et de développement qu'il mène depuis près d'une trentaine d'années, surimposé ses propres représentations. Le pouvoir idéologique et politique reconstruit ainsi artificiellement une identité régionale en diffusant, par le biais des politiques d'aménagement, des images auxquelles sont susceptibles d'adhérer les

<sup>4</sup> En montrant à propos du delta intérieur du Niger, que « la région, si vigoureuse pour l'esprit de l'observateur qui désire faire de la géographie régionale, n'est pas sentie par ses habitants », J. Gallais a très tôt mis en garde contre la tentation d'assimiler une région très nettement individualisée par des paramètres naturels à une région ressentie comme telle par ses habitants. GALLAIS J. (1967), cité par FREMONT A. (1976), *op. cit.*, pp. 140-146.

<sup>5</sup> DI MEO G. (1998) : *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan, p. 38

<sup>6</sup> *ibidem*, p. 155. La notion de formation socio-spatiale, définie par l'interaction entre une infrastructure matérielle et une superstructure idéelle, est explicitée dans un ouvrage plus ancien du même auteur : cf. DI MEO G. (1991) : *L'homme, la société, l'espace*, Paris, Anthropos.

<sup>7</sup> RAFFESTIN C. (1986) : « Ecogénèse territoriale et territorialité », in AURIAC F., BRUNET R. : *Espaces, jeux et enjeux*, Fondation Diderot/Fayard, pp. 175-186.

<sup>8</sup> Selon la formule de Michel Marié. MARIE M. (1982) : *Un territoire sans nom, pour une approche des sociétés locales*, Librairie des Méridiens, Paris.



habitants. Et l'image, en tant que composante de la superstructure idéelle, contribue à donner le sens social de l'infrastructure matérielle. Elle participe en cela à la transformation de l'espace en territoire.

L'étude des représentations de l'action sur l'espace nous permettra, dans un premier temps, d'identifier l'idéologie spatiale mise en œuvre dans la région du canal. L'idéologie spatiale est « un système d'idées et de jugements, organisé et autonome, qui sert à décrire, expliquer, interpréter ou justifier la situation d'un groupe ou d'une collectivité dans l'espace. S'inspirant largement de valeurs, elle propose une orientation précise à l'action historique de ce groupe ou de cette collectivité »<sup>9</sup>. Ces idéologies, qui forment l'une des quatre instances de la formation socio-spatiale telle que la définit G. Di Méo<sup>10</sup>, sont, pour cet auteur, les clés de la construction des territoires, car elle s'avèrent un élément décisif de la stabilité et de la cohérence de l'ensemble des instances.

Dans la région du canal, les idéologies territoriales diffusées par le pouvoir central ont d'autant plus de poids que la territorialisation de la population est faible. Nous devons à la fois prendre en considération les représentations élaborées par les responsables de l'action, quelle que soit l'échelle considérée, et tenir compte de leur volonté (implicite ou explicite) de modifier ces représentations en intervenant de manière directe ou indirecte sur des points sensibles : élaboration de nouvelles images spatiales, et implantation physique de nouvelles infrastructures susceptibles de modifier les comportements<sup>11</sup>. En faisant passer les représentations dans l'action, le pouvoir politique produit une idéologie qui résulte des contradictions du complexe socio-spatial sur lequel le pouvoir s'exerce (DI MEO G., 1996, p. 246). Le territoire est ainsi en partie façonné par le pouvoir. Il est donc essentiel, en suivant l'orientation de C. Raffestin<sup>12</sup>, d'introduire la notion de pouvoir dans l'étude du territoire. Les symboles qui servent d'ancrage à la territorialité sont d'ailleurs utilisés par différents groupes, notamment ceux dirigeants, comme des outils de mobilisation sociale.

Dans cette région caractérisée par une construction spatiale « disparate », nous recherchons, dans un second temps, les traces de l'existence d'un territoire régional, à travers l'étude des lieux symboliques et des pratiques spatiales des habitants de la région du canal. Cette étude nous servira à approfondir le rôle de l'histoire et des rapports à la mer dans la construction territoriale, et à vérifier, *in fine*, si la région intègre bien des « lieux vécus et espaces sociaux avec un minimum de cohérence et de spécificité, qui la

<sup>9</sup> GILBERT A. (1986) : « L'idéologie spatiale : conceptualisation, mise en forme et portée pour la géographie », *L'Espace Géographique*, n°1, p. 58.

<sup>10</sup> DI MEO G. (1991), *op. cit.* La formation socio-spatiale comprend d'une part, l'activité économique et sa manifestation dans l'espace (l'instance géo-économique), qui forment l'infrastructure matérielle, et d'autre part, l'ensemble des valeurs idéologiques et culturelles d'une société et l'ensemble des pouvoirs, qui forment la superstructure idéelle.

<sup>11</sup> H. Gumuchian, l'un des pionniers à intégrer le niveau politique dans l'étude des représentations, recommande cette double exigence. GUMUCHIAN H. (1991) : *Représentations et aménagement du territoire*, coll. Anthropos, Economica, p. 126.

<sup>12</sup> RAFFESTIN C. (1980) : *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Litec, 250 p.

distingue par certaines représentations dans la perception des habitants ou des étrangers »<sup>13</sup>. Nous pourrions alors observer l'éventuelle convergence entre les représentations émises par le pouvoir central et celles de la population.

---

<sup>13</sup>FREMONT A (1976), p. 139.



## Chapitre 8

### POLITIQUES D'AMENAGEMENT ET PRODUCTION D'IMAGES

L'étude des politiques d'aménagement de la région du canal de Suez, telle que nous l'avons menée jusqu'ici, c'est-à-dire sous l'angle de l'organisation spatiale, des jeux d'acteurs et de la dynamique spatiale qui en résulte, laisse encore de côté tout un pan de significations : celle que les images véhiculées par les projets d'aménagement permettent d'approcher. Alors que l'aménagement de la région du canal de Suez s'apparente à la construction véritable d'un espace régional, le discours que le pouvoir central diffuse à son sujet mérite analyse. Il participe en effet directement à la construction de ce territoire régional en transmettant des images qui fournissent une partie des référents aux pratiques des aménageurs et des habitants de la région. Le discours sur l'aménagement est un médiateur privilégié des représentations. En cela, le discours est « primordial », puisqu'il « participe directement au processus de production d'espace »<sup>14</sup>.

D'une part, les représentations qui ont inspiré l'aménagement de la région du canal permettent de resituer cette politique dans une perspective plus globale. Les isthmes renvoient en effet, partout dans le monde, à une image particulière, qui pousse les dirigeants des Etats sur lesquels ils se situent à envisager un modèle de développement basé sur les échanges. La somme de projets d'aménagement qui permet d'identifier une politique relativement cohérente d'aménagement de la région du canal de Suez relève d'une conception particulière de la nature de cet espace. Elle résulte des images que se sont constituées les dirigeants égyptiens de l'isthme de Suez, intimement liées à la fonction d'échanges internationaux que lui confère le canal maritime.

---

<sup>14</sup> GUMUCHIAN H. (1991) : *Représentations et aménagement du territoire*, coll. Anthropos, Economica, p. 80.

D'autre part, les projets urbains ou régionaux produisent et diffusent des images dont le rôle n'est pas neutre, puisqu'elles sont destinées à donner du sens à l'action de l'Etat. La production d'images est en effet fondamentale pour l'Etat dans une région sans histoire, qui n'a de réalité qu'administrative et dont le peuplement a été constitué en plusieurs phases et a abouti à une juxtaposition de populations d'origines diverses.

Ainsi, le discours des aménageurs et des dirigeants traduit-il la « vocation » qu'ils attribuent à leur politique d'aménagement : celle d'un projet politique d'aspiration à la modernité et au développement. Sa fonction est à la fois de mobiliser la population autour d'un objectif commun et de légitimer l'action des dirigeants. Ce double objectif se traduit par la mise en œuvre de projets « prométhéens » dont l'ampleur est susceptible d'encourager la mobilisation populaire.

## I. LES FONDEMENTS DE L'IMAGE DE L'ISTHME

Un isthme est une langue de terre plus ou moins étroite, réunissant deux terres et séparant deux mers<sup>15</sup>. Cet « étranglement du continent »<sup>16</sup> contraint la circulation terrestre et facilite le passage d'une mer à l'autre.

Partout dans le monde cette configuration de l'espace géographique a généré une image spécifique, fondée sur la capacité de relier des espaces éloignés, à la fois par la mise en communication de deux terres et par la mise en relation de deux mers. La situation et la fonction de transit sont à la base des représentations des isthmes. La force de ces images a poussé les hommes, idéalistes ou intéressés, à percer des canaux à travers les isthmes, puis les responsables politiques à forger des politiques d'aménagement et de développement adaptées aux possibilités d'échanges qu'induit un canal (et la route maritime internationale qu'il permet d'ouvrir).

Comme un détroit, un canal représente l'un des « espaces clé du monde, dans la mesure où il organise, concentre et maîtrise les circulations ». La structuration d'une région située à un point de contact entre un espace local et des flux maritimes internationaux à travers un isthme - *a fortiori* lorsque celui-ci est percé d'un canal - est nécessairement influencée par les représentations que se font les hommes de la notion d'isthme.

La mise en valeur des grands isthmes du monde témoigne en effet d'une certaine permanence de l'image des isthmes. Faute de disposer des moyens d'accéder aisément aux documents relatifs à l'aménagement de ces espaces à travers le monde, nous nous sommes limitée, ici, à un rapide tour d'horizon des réalisations observables « à distance » et des projets médiatisés. Il nous a semblé néanmoins nécessaire de référer, fut-ce de

<sup>15</sup> BRUNET R., DOLLFUS O. (1990), *Géographie Universelle, t.I : Mondes nouveaux*, Reclus/La Documentation Française, p. 284.

<sup>16</sup> *ibidem*, p. 230.



manière incomplète, à ce qui se passe dans ces lieux qui génèrent tous des projets extrêmement ambitieux.

La situation d'une région sur un isthme génère en effet un modèle d'aménagement qui n'est pas uniquement propre à la région du canal de Suez, mais semble issu d'une certaine représentation des opportunités offertes par ces espaces de circulation.

L'image qui sous-tend la politique d'aménagement de la région du canal tient en effet en grande partie à sa situation dans l'isthme de Suez. Le discours sur la capacité de développement de l'isthme et son canal repose successivement sur deux thématiques : d'une part, la vocation progressiste de l'ouvrage (illustrée par les Saint-Simoniens au XIXe siècle) et d'autre part, sa capacité à induire l'intégration de l'espace régional à l'économie mondiale, nouveau dogme des politiques de développement de la fin du XXe siècle.

#### **A. L'isthme : un lieu d'échanges dont la valorisation est ancienne**

Les isthmes, en temps que lieux de concentration des circulations, sont des espaces qui ont donné lieu à de grands projets, dont les finalités ont souvent été plus politiques que spatiales. Ces projets tentent tous de tirer parti d'une situation exceptionnelle entre deux mers pour faciliter les communications à l'échelle mondiale. Dans ces lieux, « ce sont bien les situations qui font les sites » (BRUNET R.). Cette affirmation ne prétend pas faire le jeu d'un déterminisme absolu des situations, tant la décision de valoriser celle-ci compte autant, sinon plus, que la situation en tant que telle. Il s'avère néanmoins que les différents isthmes intercontinentaux du monde ont tous généré des politiques d'aménagement visant à valoriser cette situation.

En effet, dès que les moyens techniques l'ont permis, les hommes ont été tentés de valoriser les isthmes en y implantant une voie ferrée ou en y creusant un canal afin de mettre en communication des mers rapprochées et des rivages opposés. Avant même que les gouvernements ne s'y intéressent, des mouvements utopistes du XIXe siècle (comme celui des Saint-Simoniens) et des compagnies privées d'entrepreneurs, souvent idéalistes, parfois colonialistes s'y sont attelés.

L'isthme de Suez a été creusé dès l'époque antique avant de connaître quelques périodes d'activité entrecoupées de longues périodes d'abandon. La construction d'une voie de communication entre la mer Rouge et la mer Méditerranée avait alors été le fait de souverains égyptiens pharaons ou des grands empires qui s'épanouirent en Méditerranée<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> Le premier canal identifié date de la XIXe dynastie (1350 à 1200 av. J.-C.). Il se détachait du Nil pour rejoindre les lacs Amers qui constituaient alors un golfe; le pharaon Necho de la XXVIe dynastie (609-593 av. J.-C.) tenta en vain de le compléter jusqu'en mer Rouge après la formation d'un seuil au sud des lacs, mais c'est au roi des Perse Darius (521-486 av. J.-C.) que l'on doit cette réalisation jusqu'à la mer Rouge. Ce canal fut remis en état par le Ptolémée

A l'époque moderne, dans le contexte de la révolution industrielle, les Saint-Simoniens firent du percement du canal de Suez la cible de leur utopie universaliste, mais ils furent « doublés » par les Anglais qui obtinrent une concession pour établir une voie ferrée à travers l'isthme. C'est l'entrepreneur Ferdinand de Lesseps, ancien camarade des Saint-Simoniens et influencé par leur vision, qui mit en œuvre les travaux de percement (1859-1869), avant de s'intéresser au canal de Panama.

Les tentatives de percement de l'isthme américain montrent la même volonté, anciennement ancrée, de tirer parti d'une situation privilégiée sur de grands flux de marchandises. L'isthme de Panama, province reculée de l'empire espagnol au XVI<sup>e</sup> siècle, fut traversé par une route transisthmique par laquelle passaient l'or et l'argent du Pérou, ce qui le plaçait déjà dans un circuit d'échanges qui allait bien au-delà de la sphère régionale et poussa les colons à envisager le percement d'un canal dès 1524. Leurs tentatives infructueuses furent relayées au début du XIX<sup>e</sup> siècle par celles d'explorateurs venus des Etats-Unis d'Amérique. Elles aboutirent d'abord, en 1855, à la construction par l'américain Aspinwall d'une ligne de chemin de fer. Alors qu'Anglais et Américains envisageaient le percement d'un canal au Nicaragua, ils furent pris de vitesse par de Lesseps; celui-ci, tout auréolé du succès de Suez, entreprit le percement de l'isthme de Panama en 1880. La faillite de l'entreprise permit aux Etats-Unis de reprendre les travaux, qui furent achevés en 1914<sup>18</sup>. Les Etats-Unis s'emparèrent ainsi de la *Canal zone*; elle devint une enclave américaine destinée à protéger un canal qui avait pour fonction de relier les deux côtes des Etats-Unis.

Entre le golfe du Mexique et l'océan Pacifique, l'isthme mexicain, ou isthme de Tehuantepec, large de 130 kilomètres, a lui aussi fait l'objet de la construction d'une voie ferrée (en 1894), puis, dans les années 1950, d'une route transisthmique. Les Mexicains et Américains y ont envisagé le percement d'un canal interocéanique, à plusieurs reprises entre 1843 et 1955, sans toutefois avoir jamais concrétisé leur projet<sup>19</sup>.

Si les grands travaux de percement des isthmes ont parfois été envisagés dans l'esprit d'une idéologie progressiste (Saint-Simoniens), les compagnies privées et les

---

Philadelphie (285-246 av. J.-C.) avant d'être à nouveau négligé; l'empereur romain Trajan rétablit le canal (98-117 ap. J.-C.) qui connut ensuite quelques périodes d'activité, mais périclita à nouveau à la fin de la période byzantine. Les Arabes le remirent en service en 642, mais il fut fermé en 776. Les Vénitiens s'y intéressèrent à leur tour, mais sans résultat.

<sup>18</sup> Ceux-ci optèrent finalement pour le Panama, qui avait l'avantage, par rapport au Nicaragua, de n'être pas affecté par les éruptions volcaniques. cf. MUSSET A. (1994) : *L'Amérique centrale et les Antilles*, Masson, p. 60.

<sup>19</sup> En 1843, Don José de Garay étudia, à la demande du président de la République du Mexique, la possibilité de creuser un canal dans l'isthme de Tehuantepec. Il estima le projet faisable, mais au prix de contraintes techniques et d'un coût si élevé que le trafic de l'époque ne le justifiait pas. En 1881, l'ingénieur américain James Eads proposait une alternative : ouvrir une voie ferrée « maritime » transisthmique sur laquelle d'énormes véhicules chargeraient les navires pour les faire passer d'un océan à l'autre ! L'intérêt pour un canal se fit jour à nouveau dans les années 1940, sous l'administration Roosevelt, et, jusqu'en 1955, la demande en fut régulièrement proposée au Congrès des Etats-Unis. SHADE R. C. (2000) : *Mexico's Tehuantepec Canal Controversy*, Torrance, CA, Baker & Taylor, 161 p.



Etats qui les ont réalisés étaient généralement plus motivés par des stratégies de domination de ces espaces qui contrôlent les flux d'échanges à travers le monde<sup>20</sup>.

Du fait de l'importance des échanges qu'ils rendent possibles à l'échelle mondiale, les isthmes qui relient deux océans nourrissent des représentations particulières inspirées par ces flux. A Suez, le projet de percement de l'isthme au XIXe siècle reposait sur une représentations utopique et humaniste de la communication entre les hommes. Un siècle plus tard, la conception libérale de l'économie tend à orienter les représentations des isthmes : ils deviennent des lieux propices à une insertion accrue de la région dans l'économie mondiale.

## **B. L'isthme et la circulation, la représentation universaliste des Saint-Simoniens**

Le projet, puis la réalisation du canal de Suez, « replacèrent l'Egypte et sa capitale sur la grande route de l'Orient, et en firent un maillon essentiel dans de réseau mondial de communications qui se constituait »<sup>21</sup>. Les théoriciens inspirés par la révolution industrielle, en particulier les disciples de Saint-Simon, placèrent le développement des communications au centre de leur idéologie du progrès et développèrent toute une mythologie en rapport avec le percement des grands canaux océaniques.

### *1. L'Association Universelle : le grand dessein de la pensée saint-simonienne*

Au tournant du XVIIIe et du XIXe siècle, Saint-Simon, le premier théoricien de l'âge industriel, exprima sa conception révolutionnaire de la société : celle-ci devrait être organisée dans sa totalité *pour* et *par* la production, c'est-à-dire qu'elle ne devait plus l'être par les « improductifs » qu'étaient, pour ce penseur, les nobles et les rentiers, mais par les industriels, qu'il nomme les « abeilles », c'est-à-dire les chefs de fabriques, les banquiers, les ingénieurs et tous les travailleurs, les plus modestes soient-ils (paysans, ouvriers). Pour répondre au besoin d'idéal, nécessaire selon Saint-Simon à toute société, ce philosophe prétend fonder un « nouveau christianisme », s'apparentant aux cultes révolutionnaires.

Après la mort de Saint-Simon, en 1825, quelques jeunes polytechniciens et médecins s'approprièrent sa pensée et formèrent le groupe des Saint-Simoniens, dirigé par Prosper Enfantin. Ces « romantiques de la politique »<sup>22</sup> ne voulaient en effet rien moins que l'industrialisation, le crédit, les chemins de fer, le bien-être et l'instruction pour le peuple

<sup>20</sup> Tout au long du XIXe siècle, Anglais et Français sont entrés en rivalité à propos de Suez pour contrôler la route des Indes. De même, les différentes tentatives de percement de l'isthme américain, depuis le XVIIIe siècle, ont orienté les stratégies d'appropriation et de domination des espaces concernés et ont donc contribué très nettement à la définition des frontières inter-étatiques : entre le Mexique et le Guatemala à cause des projets du premier sur l'isthme de Tehuantepec, entre le Nicaragua et le Costa Rica, entre le Panama et les Etats-Unis. MONNET J. (2000) : « L'isthme américain : fragmentation et intégration à la charnière des mondes », *L'Espace Géographique* n° 1, pp. 93-95.

<sup>21</sup> RAYMOND A (1993) : *Le Caire*, Fayard, Paris, p. 304.

<sup>22</sup> d'après le terme d'Enfantin. REGNIER Ph. (1989) : *Les saint-simoniens en Egypte 1833-1951*, Amin F. Abdelnour, Le Caire, p. III.

et l'égalité pour les femmes. Ils formèrent au XIXe siècle la première école socialiste socialiste, allant jusqu'à préconiser la suppression de la propriété privée des instruments de production.

A cette époque, le rail et la locomotive sont encore loin d'avoir révélé leur potentiel de transformation des espaces, mais, en visionnaire, Michel Chevalier, lieutenant d'Enfantin à la rédaction du journal *Le Globe*, illustre, dès 1832, sa conception déterministe des réseaux de la « civilisation circulante » dans son ouvrage : *Système de la Méditerranée*<sup>23</sup>. Collectivistes et convaincus du caractère « éminemment pacifique de l'industrie »<sup>24</sup>, les Saint-Simoniens ont la « foi que l'humanité marche vers l'Association Universelle »<sup>25</sup>. Michel Chevalier voit dans les réseaux ferrés, en articulation avec les lignes maritimes et la communication à longue distance, les vecteurs de l'Association Universelle. L'ère industrielle permettra, selon lui, la mise en place d'un système général de chemins de fer, de canaux et de ports susceptible de faire de la Méditerranée « le lit nuptial de l'Orient et de l'Occident »; cette « confédération méditerranéenne s'ouvrirait d'elle-même sur les autres parties du monde par le percement des deux isthmes de Suez et de Panama »<sup>26</sup>. « Le monde ne serait alors plus qu'un seul corps, parcouru par une circulation ininterrompue d'hommes et de marchandises » (REGNIER Ph., 1989, p.12).

Chevalier ayant démontré que le destin politique de l'Europe se jouait autour de la mer commune à l'Occident et à l'Orient, les Saint-Simoniens trouvèrent en Orient l'occasion d'appliquer leurs principes. Leur choix de l'Orient était dicté par la volonté de contrebalancer les vieilles valeurs européennes par des valeurs prétendument orientales<sup>27</sup> propices selon lui à l'exaltation de la « puissance des passions comme moyen d'entraîner les individus dans le mouvement social »<sup>28</sup>.

L'Orient était devenu, pour Enfantin et ses compagnons, « l'image positive, attractive, du pays de la sensualité, de la matière triomphante »; c'était finalement un principe abstrait et intemporel, une « force magnétique omniprésente »<sup>29</sup>. Dans sa volonté de réviser les postulats républicains, Enfantin prônait la synthèse entre les valeurs jugées orientales et la rigueur républicaine dont il voulait contrebalancer les excès - le dévouement absolu de l'individu à la société et le recours à la violence collective dans une lutte intransigeante pour la République. Il s'agissait pour lui de réconcilier « l'esprit et la matière, le spiritualisme et le sensualisme », d'établir une loi qui serait « l'harmonie sans

<sup>23</sup> CHEVALIER M. (1832) : *Politique industrielle et système de la Méditerranée*, Globe, Paris.

<sup>24</sup> *ibidem*, p. 107.

<sup>25</sup> *ibidem*, p. 131-133.

<sup>26</sup> *ibidem*, p. 145-148.

<sup>27</sup> Il opposait ainsi la « morale chrétienne », avec, pour pierre d'angle, « le célibat des prêtres, expression de la réprobation de la chair », à la « morale mahométane », fondée, à l'en croire, sur « la polygamie, expression de l'esclavage domestique de la femme et de la grossièreté des appétits physiques en Orient encore guerrier ». Lettre d'Enfantin à sa mère, 1830, citée par REGNIER Ph. (1989), *op. cit.*, p. 8.

<sup>28</sup> REGNIER Ph. (1989), *op. cit.*, p. 8.

<sup>29</sup> *idem*.



cesse progressive de la chair et de l'esprit, de l'industrie et de la science, de l'Orient et de l'Occident, de la femme et de l'homme »<sup>30</sup>.

Enfantin donna ainsi à l'Orient une « fonction active dans le mouvement humanitaire »<sup>31</sup>, qui devait compléter sa vision du progrès - considéré comme incomplet s'il n'intégrait pas les populations oubliées d'Orient et les femmes. En Egypte, devenue le symbole de cet Orient, les Saints-Simoniens comptaient aussi légitimer sur les grands chantiers leur prétention à gouverner leurs compatriotes. Leurs idéaux politiques se mêlaient à une mystique haute en couleur. Les premiers disciples qui s'embarquèrent dès 1832 pour l'Egypte, étaient des mystiques à la recherche d'une prophétesse, qu'ils appelaient « la Mère », et qui était destinée à épouser Enfantin, « le Père ». Ils furent rapidement suivis par une poignée de savants résolus à appliquer leur principes socialistes et à propager leur foi dans les bienfaits de la *civilisation circulante*.

## 2. Suez, au cœur de l'utopie universaliste des Saint-Simoniens

L'Egypte fut la cible des utopies des Saint-Simoniens. Ces idéalistes aux allures étranges arrivèrent au Caire en 1833, guidés par Prosper Enfantin. Dans la Mission d'Orient, ils étaient bien décidés à appliquer leurs méthodes concrètes de mise en valeur d'une économie, tout en rêvant à une *Association Universelle* des peuples dont le « canal des deux mers » aurait été l'illustration.

Ils propagèrent leur philosophie du progrès et du développement autonome en mettant à disposition de Mohamed Ali leurs compétences techniques d'ingénieurs<sup>32</sup>. Ils participèrent ainsi à de grands projets hydrauliques, notamment à l'élaboration du projet de barrage du delta et du canal de Suez. En outre, ils exposèrent au souverain égyptien leurs vues sur l'organisation sociale des grands travaux, justifiant les avantages à bien traiter, nourrir et loger les ouvriers participant à ces grands ouvrages. Dans le but de favoriser l'émergence d'une classe de techniciens et d'une intelligentsia capables de prendre en main la modernisation du pays, ils transposèrent en Egypte le modèle des grandes écoles.

Le projet du canal de Suez représentait la pierre angulaire de leur philosophie. Celle-ci s'inscrit dans une idéologie des communications rédemptrice qui accorde aux infrastructures de communication la capacité de changer les conditions de l'existence humaine. Dans leur conception, le canal de Suez, associé à un réseau de chemins de fer et de ports devait ouvrir la voie à une *Association Universelle* de l'Humanité. L'utopie du canal des Deux Mers représente donc l'aboutissement des idéaux saint-simoniens; c'est un objet idéal proposé à l'Egypte et à leur siècle comme instrument et symbole de modernité et d'universalité.

<sup>30</sup> Discours d'Enfantin, dans REGNIER, Ph. (1989), *op. cit.*, p. 10.

<sup>31</sup> Michel Chevalier, cité par REGNIER Ph. (1989), *op. cit.*, p. 9.

<sup>32</sup> Linant de Bellefonds, en particulier, était devenu l'homme clé de la politique hydraulique et industrielle de Mohamed Ali. On lui doit également l'un des premier plan du canal de Suez.

Pour Prosper Enfantin, qui mêlait hardiment l'idéologie progressiste des grands travaux et la religion saint-simonienne, le percement du canal avait un sens bien particulier :

« Suez  
est le centre de notre vie de Travail  
Là nous ferons l'Acte  
Que le monde attend,  
Pour confesser que nous sommes  
Mâles. »<sup>33</sup>

Le « chef » des Saint-Simoniens voyait dans le percement du canal le moyen de rassembler les peuples du monde, lesquels seraient, si on l'en croit, dans l'attente de cet acte symbolique. Les métaphores d'une virilité exacerbée, qui s'appliquent ici à la réalisation du canal, traduisent le revirement amorcé en août 1833 par Enfantin. Certains de ses disciples s'étant quelque peu emballés dans leur quête métaphysique de la Mère, il leur ordonna de se consacrer en priorité à la question industrielle<sup>34</sup>, récupérant pour celle-ci les arguments mobilisateurs employés pour la quête de la Mère. L'Union du Père et de la Mère fit ainsi place à l'Union des deux Mers, qui symbolisait le rêve saint-simonien de « féconder la race noire, femelle et sentimentale, avec les vertus mâles et scientifiques de la race blanche »<sup>35</sup>.

Dans la mystique de ces idéalistes, seule l'union de ces valeurs opposées permettra d'aboutir au progrès. Ils ne s'inscrivent donc pas, malgré les apparences, dans l'idéologie coloniale du XIXe siècle - laquelle opposait la « civilisation » des Blancs à l'anarchie sans histoire et sans culture des « sauvages »<sup>36</sup>. En effet, leur propos traduit moins le déséquilibre des valeurs que leur complémentarité, puisque l'Orient pouvait, selon eux, offrir au monde les valeurs essentielles de la spiritualité<sup>37</sup>, ce en quoi il était nécessaire à la fondation de l'*Association Universelle*.

L'Union des Deux Mers demeura l'allégorie de l'union des peuples, même après l'éviction des Saint-Simoniens du projet du canal par leur ancien ami de Lesseps. La lithographie parue lors de l'inauguration du canal de Suez en témoigne (cf. Pl. 11).

<sup>33</sup> Enfantin à Barrault, 8 août 1833, cité par REGNIER Ph. (1989), *op. cit.*, p. 27.

<sup>34</sup> Il conseilla ainsi à Barrault, le plus fidèle « Compagnon de la Femme », qui avait rejoint Alexandrie après s'être fait expulser de Turquie - où les propos et la présence même des Compagnons étaient jugés incompatibles avec les lois et les mœurs turques -, d'aller attendre le Père... à Panama ! Cf. REGNIER Ph. (1989), *op. cit.*, p. 32-33.

<sup>35</sup> ABDELNOUR A., in REGNIER Ph. (1989), *op. cit.*, p. IV

<sup>36</sup> PERROIS L. (2002) : « Biens communs de l'humanité », *Sciences au Sud*, n°15, mai-juin, p. 1.

<sup>37</sup> Néanmoins, Chevalier considérait volontiers que la France serait le centre idéal d'une polarité universelle qui rayonnerait sur l'ensemble des peuples du monde, tandis que l'ingénieur Fournel qualifia maladroitement le canal « d'œuvre européenne ». Ces indices illustrent la conception par trop européenne de l'universalité saint-simonienne. Par ailleurs, leurs travaux seront mis rapidement au service d'ambitions proprement coloniales. cf. *supra* : Ière Partie chapitre 2, I.



Planche 11 : L'Allégorie de l'Union des deux Mers, inauguration du canal de Suez du 17 au 20 novembre 1869



Source : Collection M. Hani Gresh, Fondation Napoléon, 1869.

Sur cette planche, l'Union des deux mers, représentée par l'accolade que se donnent une femme brune (la mer Rouge) et une femme blonde (la Méditerranée), se déroule dans un cadre mythologique qui est évoqué par les Renommées (femmes ailées), les chevaux de mer et les Tritons<sup>38</sup>. Cette représentation figure une scène de théâtre sur laquelle Ferdinand de Lesseps orchestre la rencontre de l'Orient (représentée simplement par le souverain égyptien Ismail Pacha) et de l'Occident (représenté par plusieurs souverains, l'impératrice Eugénie, l'empereur François-Joseph d'Autriche, le roi de Prusse, et le prince des Pays-Bas).

La « vocation » du canal à rassembler les peuples apparaît aussi dans une autre illustration, qui date également de l'ouverture du canal (cf. Pl. 12). Le principe de la Compagnie Universelle était en conformité avec les idéaux saint-simoniens - Enfantin avait d'ailleurs fondé la Société d'Etudes pour le canal de Suez en associant des représentants officiels des principales nations européennes (industriels, ingénieurs,

<sup>38</sup> Divinités de la mer à figure humaine et à queue de poisson.



Chambres de commerces, Sociétés industrielles...)<sup>39</sup> de façon à surmonter les antagonismes nationaux.

Planche 12 : Ouverture du canal de Suez. Nationalité Universelle



Source : Association du Souvenir de Ferdinand de Lesseps et du Canal de Suez, Paris, 1869.

Sur cette planche figurent, en médaillons, autour du plan du canal, une quantité de souverains, rois, empereurs, sultan, pape, président du monde entier<sup>40</sup>, qui « garantissent » la « nationalité universelle » du canal de Suez. Le promoteur du canal, de Lesseps, occupe une position à part : il est présenté comme le symbole de l'Occident associé à l'aigle de l'Empire, face au souverain égyptien Ismaïl Pacha associé lui, au Sphinx, qui symbolise l'Égypte mais aussi l'Orient.

Dans les allégories qui accompagnent en images l'inauguration du canal de Suez, l'influence des idées saint-simoniennes est donc encore perceptible à travers l'utopie universaliste d'un ouvrage destiné à rapprocher les peuples<sup>41</sup>. Cependant, lorsqu'il intègre exclusivement les souverains dans cette œuvre universelle (et non les acteurs du commerce et l'industrie, représentants officieux que les Saint-Simoniens avaient sollicités), de Lesseps rend compte de l'importance politique de l'ouvrage, là où les Saint-

<sup>39</sup> Cf. *supra* : Ière Partie, chapitre 2, I. A. II.

<sup>40</sup> De gauche à droite : Pierre II roi du Brésil, Louis Ier roi du Portugal, Victor-Emmanuel II roi d'Italie, Abd ul Aziz sultan de Constantinople, le pape Pie IX, François-Joseph empereur d'Autriche, Victoria reine de Grande-Bretagne et d'Irlande, Napoléon III, le prince Impérial et l'Impératrice Eugénie, Alexandre II tsar de Russie, Guillaume Ier roi de Prusse, Général Grant président des Etats-Unis, Léopold II roi de Belgique, Guangxu empereur de Chine, Charles XV roi de Suède.

<sup>41</sup> Les Saint-Simoniens eux-mêmes, en cherchant à promouvoir le projet de percement du canal de Suez, ont en partie joué le rôle de pivot dans les relations intergouvernementales (REGNIER Ph. (1989), *op. cit.*, p. 150).



Simoniens voyaient principalement l'union des peuples. La cérémonie d'inauguration du canal rassembla de nombreux souverains. Mais qu'on ne s'y trompe pas ! L'utopie du canal fut rapidement dévoyée : à partir de considérations techniques et géopolitiques, la question du percement du canal se désolidarisa de celle du développement propre de l'Égypte et aboutit même à menacer son indépendance<sup>42</sup>.

Néanmoins, si l'utopie saint-simonienne a tourné court, l'image du canal qu'elle a véhiculée a en partie perduré : cette image est largement influencée par les possibilités d'échanges qu'offre la configuration géographique de l'isthme. Cette vision des bienfaits à attendre du creusement de canaux interocéaniques et de la mise en relation des peuples fut aussi partagée par le vice-roi égyptien Saïd Pacha<sup>43</sup>, comme en témoigne le *Chant égyptien sur le percement de l'isthme* que le souverain commanda au Cheikh Refâh :

« Oui, ce vieil isthme de Suez, cet espace pierreux, ce désert morne et vide, **la mer va le conquérir à son empire**, et nous allons ainsi rallonger nos rivages. (...) »

L'amour de cette mer pour l'autre mer est comme l'amour de la perle pour le sein des beautés. **La nos navires se promèneront comme des fiancées**, et les hommes que nous aimons accourront parmi nous.

Les hommes des déserts, les hommes des régions cultivées, attirés par les charmes séducteurs de ce bienfait, arriveront à nous comme les **pluies fécondes**; et **les merveilles de leur industrie viendront nous caresser**.

Les savants de tous les pays viendront vous visiter; **les célébrités de l'intelligence aimeront notre Égypte**. Et quand nous rencontrerons quelque homme illustre, nous tâcherons de l'enlacer comme le gibier dans nos filets.

Allez dire à l'Orient, à l'Occident, allez dire aux étrangers et aux Arabes : les distances ont dépouillé le voile qui les couvrait, et notre société est florissante à jamais.

**L'étoile du commerce** brille dans notre ciel; la fortune revient habiter parmi nous; **la lumière des conseils nous visite des nations étrangères**, et notre espoir touche enfin le but.

Proclamez, annoncez à toutes les nations, aux royaumes, aux empires, que pour tous nous avons **une invariable amitié**, et que cette sympathie est en nous un don de la nature »<sup>44</sup>.

Les premiers et le dernier vers de ce chant renouent avec le lyrisme de l'Union des peuples rendue possible par le canal - les navires deviennent des « fiancées », l'amitié pour les peuples est proclamée. D'autres rappellent les bienfaits de l'*Association Universelle* : les échanges humains apporteront le progrès et l'industrie, tandis que les flux maritimes généreront la « fortune » en revitalisant de commerce - cette bonne « étoile ». Du point de vue du souverain égyptien, le canal est garant de l'attractivité de la région pour les industriels, les savants et tous les hommes - idée que l'on retrouve aujourd'hui. Le chant sur le percement de l'isthme reprend même l'idée mystique de la fécondation de la terre égyptienne par ces hommes arrivés comme des « pluies fécondes ». Ce chant, qui était destiné à être interprété par l'armée égyptienne, est avant

<sup>42</sup> L'utopie universaliste avait déjà été mise à mal lors des travaux de percement du canal, du fait des querelles qui dénotaient des rivalités et enjeux de pouvoir entre les Français et les Anglais. cf. *supra* : Ière Partie, chap. 2.

<sup>43</sup> Celui-là même qui accorda la concession à de Lesseps.

<sup>44</sup> Cheikh Refâh : *Chant égyptien sur le percement de l'isthme de Suez*, traduit par le Dr. Perron, à la demande de Saïd Pacha. *L'Isthme de Suez, journal de l'Union des deux mers*, publié par la Compagnie Universelle du canal maritime de Suez, 1ère année, n°1, 25 juin 1856, pp. 15-16. Ce qui est en souligné en gras l'est par nous.

tout un outil de propagande. L'humanisme qu'il exalte, centré sur le bénéfice économique de la rencontre des peuples, est en un sens bien éloigné de l'humanisme socialiste que préconisaient d'appliquer les Saint-Simoniens dans la réalisation des grands travaux<sup>45</sup>.

Si les références au collectivisme et au socialisme, de même que la quête métaphysique qui guidait la démarche saint-simonienne, ont disparu, la notion de système de circulation est demeurée. La capacité supposée de l'isthme, percé d'un canal, à intégrer l'espace égyptien dans un schéma de circulation qui tend vers un bienfait universel se retrouve dans l'espoir, partagé par tous, d'apporter un développement économique lié aux flux d'échanges et à la coopération<sup>46</sup>. Pour la Méditerranée, confirme Fernand Braudel « le canal de Suez c'est, à coup sûr, un symbole. Immense réalisation technique qui côtoie les grands travaux de l'antiquité, il ouvre la route du "progrès" et de la "civilisation" »<sup>47</sup>.

Les idéalistes saint-simoniens ont posé les jalons d'une image de l'isthme. L'idéologie du progrès qui résulterait d'une communication croissante entre les hommes et d'un accroissement des échanges, déjà présente chez les Saint-Simoniens, se trouve toujours au cœur de l'image des isthmes. La vertu progressiste des grands travaux n'est certes pas propre aux isthmes - toute action sur l'espace est empreinte d'une volonté de changer la société -, mais elle prend des proportions particulières dans ces espaces où elle rejoint l'idéologie des réseaux créateurs du lien universel. L'alliance des Nations pour un développement commun, qui était caractéristique d'une conception méditerranéenne des échanges, a laissé place, depuis la seconde moitié du XXe siècle, à l'idéologie du développement par la croissance des échanges internationaux et l'insertion dans les circuits de l'économie mondiale. Les isthmes sont alors à nouveau apparus comme les lieux privilégiés de la mise en œuvre de cette doctrine.

### C. L'idéologie libérale et les isthmes

Dans la deuxième moitié du XXe siècle, les gouvernements qui commandent les isthmes tendent à adopter des politiques libérales de développement en vue de favoriser l'insertion de ces régions - voire des pays tout entiers - à l'économie mondiale.

Au cours des années 1970, les discours à l'origine de politiques spatiales visant la valorisation des isthmes, considèrent le développement des échanges comme un moyen d'insertion à l'économie mondiale, une insertion considérée comme une condition *sine qua non* d'un développement harmonieux pour tous. Dans ces discours, la référence au progrès et la « foi » en la capacité de développement des infrastructures d'échanges renvoient à certains aspects de l'idéologie des utopistes du XIXe siècle. Cependant, la nécessité de

<sup>45</sup> Il supposait notamment de prendre soin des ouvriers, alors que le canal inauguré en 1869 fut creusé par des milliers de fellahs recrutés sous le régime de la corvée et qui travaillèrent dans des conditions proches de l'esclavage durant les premières années du chantier. cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 2.

<sup>46</sup> En ouvrant la Méditerranée, le canal a en effet transformé la mer intérieure en une zone de transit commercial.

<sup>47</sup> Si « le canal de Suez est apparu dans son temps comme ouvrant une ère nouvelle », il est plus réellement « l'aboutissement d'un processus historique : le désenclavement progressif des différents mondes habités ». BRAUDEL F. (1985) : *La Méditerranée, l'espace et l'histoire*, Champs Flammarion, p. 175.



s'inscrire dans la compétition internationale pour l'attraction des capitaux internationaux exprime un réalisme qui diffère fondamentalement de la quête métaphysique d'une *Association universelle* qui guidait la démarche saint-simonienne.

### 1. L'isthme de Suez et son canal : la « vitrine du libéralisme égyptien »

Le fondement du projet régional, formulé en 1976 lors de la reconstruction des villes du canal de Suez, s'appuie sur une représentation de l'isthme qui idéalise sa position. Celle-ci est valorisée par la création, sur les deux rives du canal, d'une vaste zone franche dotée de trois villes.

« La reconstruction de ces villes devrait être, en même temps, une modernisation et une réorientation de leur vocation, ouvrant largement le nord-est de l'Égypte au libre passage des capitaux, des marchandises et des hommes - et le spécialisant dans le transit et le tourisme, le transformant en une région relativement dissociée du reste de l'économie, fonctionnant en dehors des lois régissant le secteur public, et destinée à devenir un pôle de plus en plus dynamique de la vie économique » (M. HUSSEIN, 1975, p. 135, t. II).

L'infrastructure du canal et les flux d'échanges qu'elle génère, ont poussé le gouvernement à mettre en œuvre les principes de la politique d'ouverture dans cette région, par une politique d'aménagement régional destinée à encourager l'extraversion de l'économie de la région. Trois zones franches industrielles d'exportation sont finalement réalisées entre 1975 et 1976, et le statut de ville franche est accordé à Port Saïd, la ville méditerranéenne du canal. L'attraction de capitaux étrangers et des firmes multinationales est conçue comme devant garantir la prospérité, en favorisant le développement du commerce et de l'industrie et l'accès aux technologies modernes. Cette conception des possibilités qu'offre une situation sur un isthme correspond à la version actuelle de l'image de l'isthme qui avait été forgée au XIXe siècle; on y retrouve en effet certaines de ses composantes : l'accès à la prospérité (le développement des échanges est supposé assurer l'attractivité de la région) et à la modernité, rendu possible par l'industrialisation et le transfert des techniques modernes.

De plus, du fait de sa situation sur une route intercontinentale, le canal est perçu comme pouvant jouer un rôle de promotion de l'Égypte « moderne », par le simple fait qu'il donne à voir une image du pays aux milliers de passagers qui l'empruntent chaque année. Ainsi, le Ministre de la Planification prévoyait-il, dès 1974, la transformation de la région du canal en « une façade de l'Égypte qui sera vue par tout passager qui transitera par le canal de Suez »<sup>48</sup>.

Vingt ans après la reconstruction de la région du canal de Suez, trois nouveaux « méga-projets nationaux » sont planifiés le long du canal<sup>49</sup>. Ils s'appuient à nouveau sur

<sup>48</sup> Ismaïl Sabri Abdallah, lors de la conférence de presse tenue au Caire le 28 octobre 1974 (*Le Progrès égyptien*, 29/10/74).

<sup>49</sup> Il s'agit, outre les deux complexes industrialo-portuaires, de la création d'un parc technologique à l'est d'Ismaïlia. cf. *infra* : même chapitre II.

la même image de l'isthme - image qu'ils véhiculent aussi - et visent encore une fois à valoriser la situation des villes du canal. Ces projets aboutissent à la construction de deux nouveaux ports spécialisés aux dimensions adaptées aux nouvelles exigences de la circulation maritime à chaque débouché du canal et à la construction d'une nouvelle zone franche industrielle à Suez et d'un grand centre de redistribution de conteneurs à Port Saïd. Les ports sont exclusivement destinés à alimenter des zones d'activités (redistribution à Port Saïd et industrie pétrochimique à Suez) dont la production est destinée à l'exportation. La privatisation des grands équipements (qui deviennent accessibles aux grandes firmes, notamment celles du transport maritime) représente un pas supplémentaire vers l'insertion accélérée de l'isthme à l'économie mondiale.

Une partie de ces projets est intégrée aux projets de la paix, conçus à l'échelle macro-régionale pour favoriser l'intégration économique des pays de la région et faire avancer le processus de paix au Proche-Orient après les accords d'Oslo. La construction d'infrastructures (routières et ferroviaires) transversales au canal est ainsi devenue une composante du méga-projet de Port Saïd Est, associé à un programme de bonification agricole. Port Saïd Est est destiné à devenir un espace charnière pour le développement du Sinaï et des relations de l'Égypte avec les pays du Proche-Orient. Cependant, l'isolement et la fonction première des méga-projets montre bien que ceux-ci sont avant tout pensés comme devant être des pôles tournés vers les échanges extérieurs, quelque peu dissociés de l'espace national. Il s'agit donc moins de développer des ports en rapport avec leur arrière-pays (lequel est relativement inexistant dans la région du canal et trop instable au Proche-Orient) que de propulser des espaces relativement isolés, des plateformes relativement dissociées des espaces urbains existants, dans l'économie mondiale.

Si la plupart de ces projets ont une vocation plus politique que spatiale, la permanence d'un modèle d'aménagement des isthmes, aussi bien dans le temps que dans l'espace, est frappante. En effet, dans d'autres isthmes du monde - de même qu'en d'autres lieux du monde comme les détroits, qui correspondent à un resserrement des flux d'échanges - on observe à partir des années 1970 les mêmes conceptions de mise en valeur et d'aménagement, reposant sur une image fondée sur la capacité des isthmes (ou des détroits) à retirer presque « automatiquement » un bénéfice des échanges.

## *2. L'isthme de Panama : plaque tournante du commerce mondial ?*

L'isthme de Panama représente la version la plus aboutie de l'internationalisation d'un espace décidée délibérément par les maîtres de l'isthme, précisément en vertu de sa situation. C'est sans doute la nature artificielle de l'État du Panama, né du creusement du canal maritime<sup>50</sup>, qui explique l'orientation de son économie tout entière vers les

---

<sup>50</sup> Le Panama est né en 1903, grâce à l'appui des États-Unis qui ont encouragé la sécession de cette ancienne province colombienne. Ils s'assuraient ainsi le contrôle d'un petit État qui leur permit d'exercer unilatéralement la maîtrise du canal maritime qu'ils firent creuser un an après la création du Panama.



échanges internationaux. En effet, depuis sa création, le Panama vit presque exclusivement des activités qui ont été développées pour tirer parti de sa situation.

L'activité portuaire a été renforcée par la mise en service de plusieurs infrastructures transisthmiques qui permirent le développement du transport multimodal et complètent le canal : un oléoduc mis en service en 1983 et une voie ferrée exploitée par la Panama Railway Cy (société créée par deux compagnies étasuniennes et qui a obtenu la concession du transit ferroviaire entre les deux océans). Le rôle du canal de Panama dépend en effet du développement des liaisons terrestres, car la tendance au gigantisme des navires réduit constamment la proportion de ceux dont les dimensions sont adaptées aux capacités du canal<sup>51</sup>. Les grands armateurs mondiaux organisent désormais leur service transisthmique en s'appuyant sur des ponts terrestres (transbordements continentaux sur des voies ferrées). A Panama, le puissant groupe Hutchinson Port Holding de Hongkong, gestionnaire des ports aux deux extrémités du canal, s'est associé avec la Panama Railway Cy pour bénéficier au mieux de ce pont terrestre<sup>52</sup>. En complément, un grand centre portuaire mondial pour le transbordement de conteneurs (Centro-Puerto) a été construit près de Colon à Cristobal, côté Atlantique; son méga-terminal portuaire est détenu par l'un des plus grands armements du monde, le Taïwanais Evergreen. Mais l'internationalisation de l'isthme ne se limite pas à la participation de sociétés étrangères dans l'organisation du trafic transisthmique.

L'établissement d'une vaste zone de libre-échange a permis l'essor des activités commerciales. Fondée dès 1948 par le gouvernement panaméen, la *zona libre* de Colon, située à l'entrée du canal sur l'océan Atlantique, a rapidement fait de la ville la seconde du pays. L'échange et le reconditionnement de multiples biens sont les activités principales de cette zone franche qui distribue également ses produits à de riches clients à l'intérieur de l'enceinte de la zone. L'activité industrielle, bien que favorisée par des avantages fiscaux encore plus appréciables, est limitée à la confection. Sa situation à l'entrée du canal et sa desserte par le port de Cristobal, le plus actif du pays, en font un carrefour international qui accueillait 1600 entreprises en 1990 et une vingtaine de banques qui opèrent sous le sceau du secret bancaire. Son chiffre d'affaire (4 milliards US \$ en 1990) la classe au second rang des zones franches du monde, après Hongkong<sup>53</sup>. Le succès de la zone franche se traduit par son extension spatiale : si elle occupait « seulement » 38 ha à son origine, la conquête de nouveaux espaces sur l'estuaire de la Folk<sup>54</sup> et les vastes projets mis en œuvre par un grand groupe japonais (Aoki Corporation) ont porté ses dimensions à plus de 300 ha et accru considérablement ses capacités.

<sup>51</sup> Les capacités du canal ont conduit à la création de la norme *panamax* qui détermine l'adaptation des navires au gabarit du canal de Panama (capacité inférieure à 5 000 EVP pour les porte-conteneurs).

<sup>52</sup> MARCADON J. (1999) : « Enjeux économiques et politiques des pertuis maritimes (détroits et canaux interocéaniques), *BAGF*, n°3, pp. 292-302.

<sup>53</sup> BRUNET R. (1986) : *Atlas mondial des zones franches et des paradis fiscaux*, Fayard-Reclus, p.14-15.

<sup>54</sup> Viejo France Field sur l'ancien aérodrome américain, Coco Solo près de l'aéroport.

Toute l'activité du pays est fondée sur des fonctions de carrefour international développées par le gouvernement grâce aux opportunités que présente le canal – ainsi, le pavillon de complaisance panaméen créé en 1925 repose-t-il notamment sur une exemption des droits de passage du canal. Les atouts de la situation ont été renforcés par les Autorités au moyen d'une politique fiscale très avantageuse : la loi bancaire de 1970 a abouti à la création d'un centre financier international. Ce véritable paradis fiscal (absence de contrôle des changes, avantages fiscaux, libre circulation du dollar) a permis de développer les fonctions internationales financières autour du canal, non sans engendrer d'effets pervers : évasion fiscale, blanchiment des narco-dollars...

Le développement de l'isthme de Panama représente l'aboutissement de l'internationalisation d'un isthme, en conformité avec l'image que génère ce type d'espace. Il montre aussi les limites de l'insertion d'un isthme aux circuits économiques et financiers internationaux comme unique stratégie de développement. On peut cependant observer, à partir de ce cas, une certaine mutation de l'image de l'isthme : elle est moins axée sur l'idée d'un progrès universel garanti par l'intégration à l'économie mondiale qu'elle ne renvoie à la constitution - inéluctable ? - de zones d'ombre. Ces zones constituent ce que Roger Brunet<sup>55</sup> dénomme l'antichambre de l'antimonde, relais des circuits des échanges et de la finance, espace de tous les trafics.

### *3. L'isthme de Tehuantepec : un point fort de l'intégration régionale de l'isthme centraméricain*

L'isthme de Tehuantepec au Mexique est une région agricole traversée de voies transisthmiques - voie ferrée et oléoduc. Le développement d'une industrie d'extraction et de transformation des produits pétroliers destinés à l'exportation a servi de base à un projet d'aménagement ambitieux, reformulé à trois reprises.

Dans les années 70 apparaît la volonté de tirer parti de la situation de l'isthme dans le contexte d'une politique d'ouverture aux capitaux étrangers et d'accroissement des exportations. Dans le cadre d'une politique de foyers de développement industriel, la côte pacifique de l'isthme fut dotée d'un port industriel, installé à proximité de la grande raffinerie de la société publique pétrolière (la *Pemax*), à Salina Cruz. L'exportation pétrolière vers le Japon et le développement de l'industrie pétrochimique ont réanimé les transports transisthmiques vers ce port et accéléré la croissance urbaine de Salina Cruz et de Coatzacoalcos (pôle pétrochimique situé sur le golfe du Mexique au débouché de l'oléoduc qui traverse l'isthme)<sup>56</sup>. Une nébuleuse urbaine s'est ainsi constituée en relation avec le pôle pétrolier qui organise désormais une région complexe (agriculture, élevage, irrigation) dans un sud-est mexicain jusque-là déprimé. Cependant, l'attraction

<sup>55</sup> BRUNET R., DOLLFUS O. (1990) : *Géographie Universelle, t.1 : Mondes nouveaux*, p. 280.

<sup>56</sup> Coatzacoalcos a doublé sa population en vingt ans, atteignant 233 100 habitants en 1990, tandis que la population de Salina Cruz explosait, passant de 23 000 à 60 000 habitants. MUSSET A. (1996), p. 203.



limitée des investissements privés n'a pas permis la constitution d'un couloir de développement.

En 1982, le nouveau projet de grand couloir industriel entre Coatzacoalcos et Salina Cruz, baptisé *Alpha-Oméga*, faisait preuve, jusque dans sa dénomination, de la grandiloquence qu'engendre partout l'image de l'isthme. Il n'a jamais été mis à exécution, mais ses options sont restées d'actualité. En effet, un nouveau « méga-projet de l'isthme » a été présenté en 1999<sup>57</sup>. Il prévoit l'organisation d'un couloir de transport multimodal transisthmique ultramoderne (une autoroute à 4 voies et une double ligne ferroviaire à grande vitesse pour le transport de conteneurs) qui soutiendrait le développement d'une industrie pétrolière et d'ateliers de textile et d'électronique, destinés à l'exportation et mis à disposition des firmes internationales - sur le modèle des *maquiladoras*<sup>58</sup>. Ce projet s'inscrit dans la continuité du processus de privatisation des activités industrielles et de transport (notamment du réseau ferré transisthmique existant), qui vise à accroître l'insertion de la région et du pays tout entier dans l'économie mondiale.

Le méga-projet de l'isthme fait partie d'un plan de développement à l'échelle de tout l'isthme centraméricain, le Plan Puebla-Panama (PPP). Ce projet, qui engage huit pays<sup>59</sup>, a été institué par des institutions financières internationales lors des travaux de la Conférence du Groupe consultatif régional pour l'Amérique centrale qui s'est tenue en mars 2001 à Madrid, sous la coordination du président mexicain. Une stratégie commune de « modernisation » de la région a été formulée, avec la participation des représentants des gouvernements des huit pays, les agences financières et de développement régionales<sup>60</sup>, le PNUD et la Banque Mondiale. Le projet, qui s'inscrit dans le cadre de l'intégration régionale de l'Amérique centrale, est destiné à tirer parti des richesses humaines et écologiques de l'isthme afin de promouvoir un « développement durable » en termes économique, environnemental et social, devant permettre, grâce à la coopération des pays de la région, de lutter efficacement contre la pauvreté.

Dans le PPP, l'intégration régionale est étendue à une aire géographique dans laquelle les pays partagent les mêmes caractéristiques, notamment leur situation sur un isthme. Là encore, l'objectif du projet est de tirer parti du « couloir naturel de transport » que représente l'isthme centraméricain. La multiplication des couloirs de circulation qui traverseront l'isthme d'est en ouest est présenté comme une nécessité : en 2050, il

<sup>57</sup> Plusieurs conditions étaient alors réunies pour relancer le projet : l'imminence du retrait américain de la zone du canal de Panama (le 31 décembre 1999) et, surtout, l'obsolescence et le manque d'efficacité du canal de Panama, qui entraînent des délais de 72 h à 2 semaines pour emprunter le canal.

<sup>58</sup> Une maquiladora désigne, au Mexique, une « entreprise bénéficiant de franchises légales et de détaxations lui permettant de travailler à façon pour des firmes des Etats-Unis, les deux parties et l'emploi mexicain y trouvant leur compte ». BRUNET R. (1993) : *Les Mots de la Géographie*, Reclus-La Documentation Française, p. 316.

<sup>59</sup> Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Mexique, Nicaragua et Panama. Ce projet est diffusé sur le site internet <http://www.iadb.org/ppp/index.asp>

<sup>60</sup> Le Système d'Intégration Centraméricain, la Banque interaméricaine de développement, la Banque Centraméricaine pour l'Intégration Economique.

faudrait, selon les promoteurs du projet PPP, l'équivalent de six canaux de Panama pour faire face à la demande. Les couloirs complémentaires proposés prennent la forme de « canaux à sec », grâce auxquels les conteneurs arrivés par bateau pourront traverser l'isthme par train ou par camion. Le PPP envisage également la valorisation du couloir de circulation terrestre que constitue l'isthme centraméricain par l'installation d'un entrelacs de pipelines et de lignes électriques sillonnant l'isthme du sud au nord pour alimenter le marché américain en pétrole (provenant du Venezuela) et en énergie hydroélectrique (produite dans l'isthme). L'exploitation des riches ressources naturelles de l'isthme complète en effet un modèle de développement axé sur la production pour l'exportation.

Pour ses nombreux opposants qui sont mobilisés à l'échelle internationale<sup>61</sup>, le PPP ferait de l'isthme une zone économique stratégique pour le système capitaliste mondialisé. En ménageant les conditions nécessaires à l'établissement de la zone de libre échange des Amériques, il constituerait une étape décisive du processus d'expansion de l'ALENA<sup>62</sup> au reste de l'hémisphère.

Ce plan, s'il propose un modèle de « développement durable » présenté comme un moyen d'atteindre une stabilité politique dans la région, est en vérité orienté vers un objectif unique : l'intégration internationale de l'isthme, à atteindre par une libéralisation des échanges et des investissements étrangers. Ces options renvoient à l'image que diffusent plus particulièrement les projets mis en œuvre dans les isthmes, en ce qu'ils visent, partout, la projection dans l'économie globale d'espaces bien délimités et en contact avec des flux internationaux.

#### *4. Les images de l'isthme et la projection d'enclaves dans l'économie globale*

Les gouvernements qui contrôlent les isthmes les envisagent sur la base des mêmes représentations, fondées sur la conscience de l'existence des flux maritimes et du développement qu'ils peuvent générer. C'est donc la situation des isthmes dans le circuit des échanges mondiaux<sup>63</sup> qui laisse penser à ceux qui les gouvernent qu'ils peuvent tirer un bénéfice du flux d'échanges qui traverse leur territoire - bénéfice considéré comme la base d'un futur développement. Cette orientation est renforcée par l'encouragement généralisé, à l'échelle mondiale, donné à un modèle de développement basé sur les

<sup>61</sup> Des ONG et des personnalités politiques contestent l'exploitation de la riche diversité biologique de l'isthme et de ses réserves d'eau douce, considérée comme la pièce maîtresse du plan, ainsi que l'impact social sur la population (Solidarity Network, association qui veut au contraire appuyer le développement communautaire, The Social Justice Committee, World Rainforest Movement, le Sous-Commandant Marcos pour qui « l'isthme de Tehuantepec n'est pas à vendre »). Ces critiques touchent aussi bien le PPP que la déclinaison mexicaine de ce projet, le « méga-projet de l'isthme », contre lequel s'élève une coalition d'étudiants, de travailleurs et de paysans de l'isthme.

<sup>62</sup> En janvier 1994, le Canada, les États-Unis et le Mexique ont lancé l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et formé ainsi la plus vaste zone de libre-échange du monde. L'Accord, qui vise à favoriser l'accroissement des échanges commerciaux et des investissements entre les pays signataires, comprend un programme d'élimination des tarifs douaniers et de réduction des barrières non tarifaires, ainsi que des dispositions explicites sur la conduite des affaires dans la zone de libre-échange (règles sur l'investissement, les services, la propriété intellectuelle, la concurrence et l'admission temporaire des gens d'affaires).

<sup>63</sup> Les canaux de Suez et Panama ont acquis une nouvelle importance dans la circulation maritime depuis l'instauration des lignes régulières de conteneurs autour du monde.



exportations, ainsi que par l'intérêt que portent les grandes puissances à ces régions qui contrôlent les flux de circulation mondiaux.

Si l'on envisage les grands isthmes à l'échelle du monde (l'Amérique centrale, le Proche-Orient)<sup>64</sup> comme des « univers-isthmes », selon le terme de R. Brunet, on constate qu'ils représentent les espaces « de tous les dangers »<sup>65</sup>. Ils sont morcelés en petits pays au sujet desquels les grandes puissances se sont souvent battues et imposent encore leur présence. Les grandes puissances actuelles s'efforcent aujourd'hui d'encourager l'intégration régionale de ces espaces, tout en les insérant davantage dans l'économie mondiale. Par l'implantation de firmes étrangères, elles tentent d'organiser le développement de ces régions, avec l'idée d'assurer par ce biais la stabilité politique de celles-ci. La concentration des flux commerciaux leur donnant une place à part dans l'économie mondiale, il importe donc de maintenir ces isthmes ouverts à la circulation.

Les isthmes sont ainsi les espaces dans lesquels est privilégiée la mise en œuvre des recommandations sectorielles préconisées par les institutions internationales, en particulier en matière de renforcement des infrastructures. La cinquième Conférence de l'UNACTD<sup>66</sup> appelle ainsi les Etats des pays du Sud à accélérer la libéralisation du secteur des transports et recommande la participation croissante des investisseurs dans la planification et la sélection des projets d'infrastructures, ainsi qu'un financement spécifique pour renforcer les corridors de transit. Elle soutient des projets auxquels participent plusieurs pays en vue de réaliser une intégration régionale plus poussée. Les projets d'infrastructures à vaste échelle sont favorisés, en particulier ceux qui encouragent les échanges terrestres à travers les isthmes (route internationale méditerranéenne, route internationale de l'isthme centraméricain). Le contexte de la mondialisation des échanges contribue ainsi à orienter la mise en valeur des isthmes en l'axant sur l'intégration macro-régionale<sup>67</sup>.

L'image d'espaces privilégiés qui contrôlent les flux internationaux et, par glissement, celle d'espaces potentiellement insérés dans l'économie mondiale, se trouve en outre renforcée par les interventions d'institutions et de firmes agissant à l'échelle mondiale. Le consensus sur la prétendue capacité des infrastructures à promouvoir l'intégration de l'économie nationale dans l'espace international est à la base des projets mis en œuvre par les Etats qui dirigent les isthmes. Ceux-ci leur associent donc couramment un modèle de développement extrêmement ambitieux, fondé sur l'extraversion des activités, dans des zones d'activités industrielles et/ou commerciales

<sup>64</sup> Ce sont des isthmes dont la configuration peut défier, dans le détail, la notion d'isthme, puisqu'ils sont fait de péninsules, de golfes, de détroits.

<sup>65</sup> BRUNET R., DOLLFUS O. (1990) : *Géographie Universelle, t.1 : Mondes nouveaux*, Reclus/La Documentation Française, p. 230.

<sup>66</sup> UNACTD : *Report of the fifth meeting of governmental experts from land-lock and transit developing countries and representatives of donor countries and financial and development institutions*. UN Headquarter, New-York, 30 july - 3 august 2001. TD/B/48/10, TD/B/LDC/AC.1/18, 23 august 2001.

<sup>67</sup> Le Plan Puebla-Panama (PPP) exprime bien cette volonté d'intégration de l'isthme centraméricain à l'échelle régionale, au-delà des frontières nationales.

plus ou moins libres ou franches et destinées à l'exportation. Ces zones sont localisées aux débouchés des canaux ou des voies ferrées transisthmiques, dans un espace quasiment extraterritorial, soit un statut qui serait garant d'une intégration à l'économie mondiale. La multiplication des zones franches - espaces physiquement séparés du reste du territoire national - montre que les décisions nationales d'aménagement privilégient manifestement le développement dissocié de certaines zones privilégiées, quelque peu extérieures à l'espace régional. L'isthme est alors « valorisé » par la constitution d'enclaves dissociées du territoire national et qui fonctionnent de ce fait comme de simples relais des communications maritimes.

La situation des isthmes dans des espaces relativement périphériques à l'échelle nationale favorise sans doute un développement extraverti, au service des échanges internationaux, plutôt que le développement d'activités en continuité avec le territoire national - c'est le cas à Suez où l'isthme correspond à une région de marche, comme à Tehuantepec, où s'étend sur l'isthme une vaste région agricole qui sépare le centre du territoire national mexicain de la péninsule du Yucatán<sup>68</sup>.

La question de l'intégration des projets ponctuels d'infrastructures dans l'espace national n'est en effet jamais véritablement posée, ni dans les recommandations des conférences internationales, ni dans les projets nationaux. Aussi, la constitution d'infrastructures et de zones d'activités spécialisées aboutit-elle, dans les faits, au renforcement des coupures dans l'espace régional de l'isthme : certaines de ses portions, destinées à faciliter le transit commercial international, sont directement branchées sur l'économie mondiale et physiquement séparées du territoire régional, alors que de vastes parties de la région se retrouvent exclues des transformations que la circulation des biens et les échanges sont susceptibles d'induire.

Le fait que ce soient, quasi-exclusivement, des enclaves situées dans les isthmes qui s'insèrent au réseau de la circulation maritime, s'explique par la priorité donnée au renforcement du circuit des échanges maritimes mondiaux. En effet, les isthmes, transformés en couloirs de communication maritimes par les hommes (canaux, couloirs de transports multimodaux, etc.), constituent, au même titre que les détroits, des points nodaux de l'organisation du système des transports maritimes. La valorisation de ces points de concentration des flux est souvent exclusivement orientée vers l'optimisation des échanges maritimes mondiaux, de telle sorte que cette orientation ne dépend aucunement d'un continuum entre un avant-pays terrestre et un arrière-pays maritime<sup>69</sup> - pas plus qu'elle ne favorise son instauration. Les infrastructures de transport et zones d'activités aménagées en ces lieux - entièrement vouées au service du transit international - sont des infrastructures techniques de relais, des branchements d'enclaves

<sup>68</sup> Si l'isthme de Panama coïncide avec le centre de l'Etat du Panama, rappelons qu'il n'était, au moment de la conception du projet du canal, qu'une périphérie de la Colombie, séparée de son centre par la forêt vierge et le relief abrupt du Darién. C'est la création artificielle d'un Etat, intimement liée à la nécessité, pour les Etats-Unis, de s'assurer la mainmise sur le canal, qui a placé le canal au centre du territoire national panaméen.

<sup>69</sup> cf. *supra* : IIème Partie II, Chapitre 4, I.



sur le système-monde. Le développement spectaculaire d'Algésiras, dans le détroit de Gibraltar, en témoigne : le port est devenu en quelques années, grâce à sa zone d'activités, l'un des plus grands ports méditerranéen de regroupement et d'éclatement des conteneurs, et son développement ne doit rien à ses relations avec l'arrière-pays. Face au succès rapide d'Algésiras, les autorités marocaines envisagent, à leur tour, de créer une plate-forme similaire à Tanger, sur l'autre rive du détroit.

Détroits ou isthmes, les étranglements des continents suscitent de la part des Etats qui les gouvernent des ambitions clairement affirmées, en particulier celle de profiter d'une situation géostratégique pour propulser les territoires qui les localisent dans l'économie mondiale. Que cette ambition suffise à définir des projets supposés devenir en eux-mêmes des pôles de développement ne sous-tend pas pour autant l'existence d'une volonté réelle de relier au territoire national ces espaces dédiés à des activités extraverties.

Par ailleurs, si l'image des isthmes suscite toujours le même type de projets d'aménagement démesurés, l'essor des télécommunications a en partie réduit leur importance et ils ne sont plus à la mesure des enjeux et passions qu'ils déchaînent. Le plus fréquemment, ces espaces n'ont généré que des implantations locales de troisième ordre (à l'exception peut-être de Panama) et la concentration des flux n'y a donné lieu qu'à de « stupéfiants trafics »<sup>70</sup>. Il est curieux de constater que, malgré les échecs répétés du modèle de développement extraverti appliqué dans les isthmes, les dirigeants des Etats qui les contrôlent poursuivent dans cette voie. Ce paradoxe apparent pousse à s'interroger sur la fonction de ces projets, en particulier sur leur rôle d'affichage d'une volonté politique et de communication en direction des investisseurs internationaux.

A travers l'étude du discours véhiculé par les documents d'aménagement des rives du canal de Suez, dans l'isthme du même nom, nous tenterons d'élucider la nature et la fonction des images produites par les décideurs.

## II. LES RESSORTS DU DISCOURS : L'AMENAGEMENT DE LA REGION DU CANAL AU SERVICE D'UN PROJET POLITIQUE

Le modèle d'aménagement régional repose sur les représentations que se font les acteurs étatiques ou para-étatiques d'un espace idéal. Les processus de production symbolique relèvent d'un « système d'idées » qui puise dans les représentations, par ces mêmes acteurs, de la société urbaine et de la région du canal, mais également dans l'idéologie que sous-tend toute intervention sur l'espace.

La conception de la planification de la région du canal engagée lors de la reconstruction est déclinée dans un plan d'aménagement régional et dans trois schémas directeurs centrés sur les régions urbaines de chacune des trois villes du canal. Elle

<sup>70</sup> Les isthmes sont en effet immergés dans « l'antimonde [...] celui des zones franches et des franchises dissimulations, celui du commerce de la drogue, des armes et de la contrebande, celui des sectes et des mafias » BRUNET R. (1990), *op. cit.*, p. 230.

consiste à fixer un objectif à long terme (l'image idéale de la région et de ses villes dans le futur) et à utiliser la science (prospective, techniques d'aménagement et d'urbanisme) pour élaborer le plan qui permettra d'atteindre ces objectifs. Par une maîtrise parfaite des temporalités, l'image de ce que sera la région dans les 25 ans à venir ans devient le plan.

Même si ce schéma idéal résiste difficilement à l'épreuve de la réalité, le projet demeure signifiant : il donne en effet une représentation de l'espace à venir et constitue, en soi, une pratique sur l'espace. En effet, il incombe à l'aménageur de non seulement mettre en place un espace destiné à satisfaire des besoins fonctionnels, mais aussi de « produire une forme de vie imaginée par la pensée, dotée d'une signification commune peu ou prou intelligible à chacun, si ce n'est dans sa totalité au moins partiellement, qui permette aux individus de s'appropriier, fut-ce imparfaitement, l'objet urbain »<sup>71</sup> et la région toute entière.

Les idéologies et croyances de l'aménagement sont diffusées à travers un discours dont l'objectif est de mobiliser les efforts aussi bien au niveau national que local. Edifié à partir d'une conception et d'une perception spécifiques de la société et de son fonctionnement, le discours repose sur un registre idéologique. Il renvoie à la conviction qu'il est possible d'intervenir sur la ville et la région ou au moins sur certains de leurs fragments et, au-delà, d'agir sur ses habitants; autrement dit, qu'il est possible de gérer et de maîtriser rationnellement cette société, de transformer et d'améliorer son fonctionnement et d'organiser sa répartition dans l'espace. Ce discours progressiste s'inscrit dans un dessein plus vaste de refondation nationale, qui fait largement appel à des vocables tels que « développement », « progrès », « modernisation », etc.

La grandiloquence des projets d'aménagement en Egypte - tous les chefs d'Etat y ont montré une certaine prédilection pour les projets « pharaoniques »<sup>72</sup> - rejoint l'utopie de toute intervention volontariste sur l'espace. La représentation de la région qui apparaît dans les projets d'aménagement, s'inscrit dans la continuité des idéologies de la production spatiale et ne correspond en rien à une rupture. Ces idéologies ont en effet été précédées, comme nous l'avons déjà montré, par l'utopie saint-simonienne qui voyait dans la réalisation d'infrastructures et l'industrialisation l'amorce d'une *Association Universelle* des peuples.

A l'échelle de la ville, Port Fouad, la ville nouvelle conçue sur le modèle des cités-jardins à l'est de Port Saïd témoigne de la prégnance de la production d'idéologie spatiale dans les villes du canal<sup>73</sup>. Son plan en damier percé de diagonales a été élaboré par les architectes de la Compagnie Universelle du Canal et traduit la vision que l'entreprise avait

<sup>71</sup> LUSSAULT M. (1996) : « Un monde parfait : des dimensions utopiques du projet urbanistique contemporain », in EVENO (dir.) : Utopies et pouvoirs urbains dans le monde contemporain, Collection Villes et territoires, Toulouse, PUM, p. 6.

<sup>72</sup> A commencer par Nasser qui mit en œuvre un vaste projet d'électrification des campagnes et d'industrialisation à partir du Haut-Barrage d'Assouan.

<sup>73</sup> Les trois grandes villes du canal, fondées entre 1864 et 1869, furent elles aussi conçues sur le modèle importé de la ville coloniale, avec ses quartiers franc et indigène séparés, et un plan en damier caractéristique des villes de fondation.



du lien entre l'organisation des hommes et celle du travail. Dans la nouvelle cité, où furent implantés les ateliers de production de la Compagnie, le personnel était totalement pris en charge à travers les logements, les loisirs et l'éducation. Port Fouad a été conçue comme une ville idéale de l'entreprise, par ses aspects fonctionnels, hygiéniques et esthétiques. La Compagnie y a ainsi traduit dans l'espace le capitalisme éclairé dont elle se réclamait. Toutefois, en modélisant son environnement social et paysager, elle a spatialisé la hiérarchie sociale : les villas pour cadres étaient dissociées des maisons des employés, et la ville nouvelle construite à distance du quartier indigène. La structure duale de la ville coloniale a perduré jusqu'à nos jours.

Chaque acteur engagé dans le processus d'aménagement produit des énoncés, qui se traduisent sous forme de textes et d'iconographie et sont diffusés à la fois dans les diverses publications du gouvernement<sup>74</sup> et dans les documents d'aménagement (plan d'aménagement régional et schémas directeurs). Ces supports permettent d'identifier un discours dans lequel transparaît toute l'utopie liée à la pratique de l'aménagement. Ce discours repose sur quatre thèmes principaux : la capacité de l'aménagement à accomplir un changement de la société, l'internationalisation comme objectif principal pour enclencher le développement, la disposition de l'aménagement à guérir les maux qui se posent inévitablement dans la ville ou l'espace régional fragmenté, et, enfin, l'exemplarité des projets réalisés.

#### **A. Un aménagement en phase avec un projet de société idéale : la mise en pratique d'une utopie**

Tout projet d'aménagement du territoire ou d'urbanisme comprend une part d'utopie, dès lors que son but est la conception et la réalisation d'un monde ou d'une ville meilleure, en bref, d'un idéal spatial. Il ne s'agit pas ici de rechercher les références à des utopies reconnues, mais plutôt, en suivant la démarche de M. Lussault, de considérer globalement l'urbanisme comme une *pratique utopique* où sont « mis en jeu les espaces de diagnostic, d'action, de réalisation, et de légitimation, dans le but de parvenir à la mise en œuvre d'un idéal urbain »<sup>75</sup>. Dans la région du canal de Suez, l'aménagement régional, qui exprime la représentation d'un espace idéal, correspond à la fois à une pratique utopique et à la mise en œuvre d'une vision globale de la société, destinée à la modifier en profondeur. Le projet régional s'inscrit en effet dans le cadre du projet de société édicté par le chef de l'Etat et devient notamment l'occasion de réaliser l'un de ses aspects les plus permanents, l'équité interrégionale.

<sup>74</sup> En particulier dans les Documents d'Octobre. Cette publication, signée par le président Sadate, s'apparente à une charte nationale dans laquelle sont prônés les objectifs du gouvernement en matière de développement ; elle a été élaborée après la fin de la guerre israélo-égyptienne.

<sup>75</sup> LUSSAULT M. (1996) : « Un monde parfait... », *op. cit.*

### 1. L'aménagement régional et la mise en pratique d'un projet de société

Les deux grandes périodes d'aménagement de la région du canal (décennies 1970 et 1990) coïncident avec celles où l'Etat égyptien s'engage dans une action déterminée, diffusée publiquement dans des guides d'action nationale : dans les années 70, les Documents d'Octobre de Sadate se veulent une clarification du devenir de l'Egypte après la victoire de 1973; dans les années 90, le Guide du développement : « L'Egypte et XXI<sup>e</sup> siècle, objectif 2017 », justifie, par son orientation théorique, l'adoption d'une économie de marché et d'une politique « d'adaptation » à la mondialisation<sup>76</sup>.

Les documents prévisionnels d'aménagement diffusent à leur tour un discours inspiré par celui des politiques. Les urbanistes et aménageurs qui ont planifié la reconstruction de la région et des villes du canal à partir de 1974 se sont nourris du grand changement politique amorcé par le Président Sadate. Ils rappellent en introduction des documents d'aménagement les principes fondamentaux de la nouvelle ère annoncée par le chef de l'Etat. Les prescriptions techniques des projets d'aménagement sont ainsi inscrites dans une perspective globalisante et finalisée : le modèle territorial régional a pour but de mettre en place la société idéale prônée dans le discours gouvernemental.

Le fondement de l'élaboration d'un modèle de développement pour la sous-région de Port Saïd repose ainsi sur les principes énoncés dans le document d'Octobre 1973. Ils expriment, par exemple dans le schéma directeur de Port Saïd, toute l'utopie d'une société plus juste :

- « un aménagement pour l'an 2000 destiné à fournir les moyens d'un progrès continu pour les futures générations,
- un aménagement global et efficace pour assurer, par la science, la réalisation des grands objectifs de la société,
- un développement social et l'amélioration de la condition humaine,
- un développement culturel basé sur la science et la foi,
- une société sûre pour les citoyens du présent et du futur,
- entrer dans l'ère de la science et de la technologie »<sup>77</sup>.

Les termes de « science », « progrès » et « futur » relèvent du registre idéologique progressiste. Celui de « foi » témoigne de la continuité de l'action et de l'identité culturelle. Ce discours, destiné à relever la Nation après des années d'effort de guerre et de destructions, a été décliné par le ministère de la Reconstruction en un certain nombre d'objectifs qui devaient constituer le cadre des études d'aménagement de la région du canal. L'aménagement de la région du canal devait avoir la capacité de contribuer à la mise en œuvre du projet national, puisqu'il devait :

<sup>76</sup> Pour Ibrahim Nafie, cette vision s'inscrit dans la suite de documents qui expriment la charte d'action de l'Etat : dans les années 50, la philosophie de l'histoire met à jour la pensée de la révolution égyptienne; dans les années 60, la charte nationale traduit le fondement de la transformation démocratique; enfin, le communiqué du 30 mars (après la défaite de juin 1967) apparaît comme une démarche pour résoudre la crise. NAFIE I. : « L'Egypte au seuil du XXI<sup>e</sup> siècle », *al-Ahram Hebdo*, 30 avril-6 mai 1997.

<sup>77</sup> Extrait des Documents d'Octobre 1973, cité dans le schéma directeur de Port Saïd. ARE, Ministry of Housing and Reconstruction (1975) : *Port Saïd Masterplan Study. Draft final report. Vol. 1*, p. 26.



- « - améliorer les conditions de vie du peuple égyptien en fournissant, dans cette zone critique, des emplois aux salaires décents, dans un environnement sain, efficace et agréable,  
 - renforcer la situation économique de la Nation,  
 - renforcer les défenses de l'Égypte vers l'Est,  
 - accroître les opportunités en matière d'éducation,  
 - développer un environnement intégré rural-urbain, qui permettra d'accroître les opportunités de développement social et économique, de renforcer la Nation, et d'améliorer la dignité des individus,  
 - démontrer à la Nation et au Monde l'efficacité d'un programme planifié d'aménagement intégré d'une vaste région »<sup>78</sup>.

Les termes utilisés réfèrent à l'idéologie positiviste et techniciste (la foi dans les techniques et le progrès), à la sécurité nationale, qu'elle soit militaire, économique ou politique (l'intégration des individus à la Nation est proclamée), et enfin, à l'exigence de justice sociale, nécessaire au renforcement de la Nation. Par ailleurs, l'exemplarité du projet régional est d'ores et déjà annoncée : elle doit devenir un modèle pour la Nation, voire pour le Monde<sup>79</sup>.

Les villes du canal constituent ainsi le creuset de la nouvelle société à laquelle aspire le président Sadate. Cette nouvelle société, qui n'est pas véritablement spatialisée dans le discours de Sadate, trouve naturellement son accomplissement dans les villes du Canal en reconstruction. Sans exagérer l'importance accordée aux villes dans le projet de développement régional, celles-ci apparaissent à la fois « comme un point fort du projet social et comme une métaphore (...) de ce projet »<sup>80</sup>.

La conception de projets porteurs d'idéaux nouveaux est favorisée par l'ambiance de la reconstruction. Le projet d'aménagement régional rappelle brièvement les ravages qu'a subis la région : sévèrement détruite par deux guerres (1967 et 1973), elle souffre aussi d'un défaut d'entretien durant la période d'exil de la population. Rien ne subsiste si ce n'est quelques éléments de structure, et toute l'activité est à reconstruire. « La victoire de 1973 permet à l'Égypte de planifier un nouvel avenir pour la région du canal de Suez »<sup>81</sup>. Le contexte de la reconstruction permet, en faisant table rase du passé, de repartir sur de nouvelles bases, de tout inventer, de créer une société nouvelle. La destruction des structures régionales et urbaines marque le point 0 d'une nouvelle ère qui permettra l'émergence d'une nouvelle société, propice à la fois au développement économique et à la justice sociale, aussi bien à l'échelle régionale que nationale.

En effet, la reconstruction n'est pas seulement destinée à régler les problèmes qui pouvaient se poser avant la guerre dans la région : elle surpasse de loin la simple reconstitution d'une région, puisqu'elle est destinée à rénover radicalement la société égyptienne tout entière. Le projet ne remédie donc pas seulement à une situation critique

<sup>78</sup> *ibidem*, p. 27.

<sup>79</sup> cf. *infra* : même chapitre, II. D.

<sup>80</sup> LEVY J. (1994) : *L'espace légitime*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, Paris, p. 325.

<sup>81</sup> ARE, Ministry of Housing and Reconstruction, GOPP (1976) : *Suez Canal Regional Plan*, UNDP, p. 3. Ce document sera désormais désigné sous le sigle SCRP (pour Suez Canal Regional Plan).

(la destruction liée à la guerre), il est destiné à « renforcer la Nation et améliorer la dignité des individus »; il est donc susceptible de revitaliser l'économie nationale et de promouvoir de nouvelles valeurs. Ce discours est destiné à rendre à chacun la fierté de son appartenance à la Nation - effaçant ainsi, d'un coup, le sentiment d'humiliation généré par la défaite de 1967, la politique de laisser-faire qui la suivit, et la paix négociée de 1973, au moment même où la population, échauffée par l'offensive de la traversée du canal espérait enfin en découdre avec l'ennemi. Ce discours montre l'importance de rallier à l'unité nationale une population disparate, dans une région située sur une marche, afin de « renforcer les défenses de l'Égypte à l'Est ».

Comme l'écrit M. Lussault au sujet de la reconstruction de Beyrouth, l'affirmation du caractère « superlatif » de l'action sert « d'argument d'autorité, en apparence incontestable et extérieur au projet, pour valider le bien-fondé de ce qui est entrepris »<sup>82</sup>. L'élan et l'enthousiasme du discours sont propres aux périodes de reconstruction nationale qui font suite à toute grande guerre<sup>83</sup>. Ils visent aussi, au-delà de la légitimation de l'action entreprise, à rétablir la confiance le plus rapidement possible et à induire de nouveaux investissements locaux et étrangers dans un esprit d'entreprise renouvelé par l'appel national au secteur privé.

Le guide du développement pour les 20 prochaines années, rendu public en 1997 par le Premier ministre Kamal al-Ganzouri, et publié sous le titre : « L'Égypte et XXI<sup>e</sup> siècle, objectif 2017 »<sup>84</sup>, confirme la vocation de développement global allouée à la nouvelle génération de « méga-projets ». Pour la première fois, un gouvernement présente une vision à long terme, en faisant de l'objectif économique sa priorité. Les méga-projets de la région du canal sont donc, eux aussi, destinés, à la fin des années 1990, à remplir un certain nombre d'objectifs nationaux de façon à contribuer au développement national :

- perfectionner les services et équipements permettant d'accroître les exportations, afin d'augmenter les revenus de la balance des paiements,
- encourager la migration de la population hors du delta et de la vallée du Nil vers des régions moins peuplées.
- réduire le sous-emploi et répondre à la demande croissante d'emplois,
- améliorer les caractéristiques stratégiques du pays et répondre aux variables internationales,
- faciliter l'intégration progressive de l'Égypte dans l'économie mondiale en améliorant ses relations économiques avec les pays arabes et méditerranéens voisins à travers le partenariat Égypte-États-Unis pour la croissance économique et le développement, le partenariat euro-méditerranéen, l'Accord de coopération régionale arabe, le COMESA et d'autres initiatives régionales »<sup>85</sup>.

Ainsi se dessine le sens attribué à la région du canal : une région dynamique qui doit contribuer à la régénération de l'économie nationale (en créant des emplois et en permettant d'accroître les exportations) et à son insertion dans l'économie mondiale.

<sup>82</sup> LUSSAULT M. (1996) : « Un monde parfait... », *op. cit.*, p. 9.

<sup>83</sup> cf. DIEUDONNE P. (1994) : *Villes reconstruites, du dessin au destin*, 2 vol. Paris, L'Harmattan.

<sup>84</sup> Fouad Mansour, *al-Ahram Hebdo*, 16-22/04/1997.

<sup>85</sup> cf. Arab Republic of Egypt : *Opportunities for Investment, North West Gulf of Suez Special Economic Zone*.



Seule cette dimension économique apparaît désormais, alors que, dans les années 1970, d'autres images fortes étaient accolées à la région, telles que la qualité de vie, l'environnement et sa capacité à offrir un épanouissement personnel à toutes les catégories d'individus dans un esprit de justice sociale.

En revanche, le discours politique persiste, à vingt ans d'écart, à attribuer à l'aménagement de la région du canal un rôle qui dépasse largement son propre développement, puisqu'il s'agit de relancer l'économie nationale et de résoudre les grands problèmes qui se posent à l'échelle nationale en rééquilibrant la répartition spatiale de la population sur le territoire national.

## 2. *Le mythe de l'équilibre*

Les documents d'action nationale, comme les projets d'aménagement de la région du canal reprennent, à vingt ans d'intervalle, l'image de la « nouvelle carte géographique de l'Égypte ». En 1997, cet objectif concerne prioritairement le peuplement de la Nouvelle Vallée<sup>86</sup> ; cependant, la région du canal de Suez demeure, elle aussi, une région de peuplement prioritaire.

L'objectif d'une répartition régulière de la population sur le territoire national rejoint le mythe de l'équilibre. Il s'agit d'assurer une juste répartition des activités dans l'espace, pour assurer l'équité des citoyens, dans l'intérêt social du plus grand nombre. Pour atteindre cet idéal de justice, le projet de l'aménageur construit un avenir meilleur en préparant un espace imaginaire qui attirera ceux qui apportent les emplois et sont susceptibles de déclencher en conséquence un phénomène migratoire, lequel, par un effet mécanique, résoudra également les problèmes à la source, dans les régions surpeuplées du pays. Favoriser l'égal accès à l'emploi dans les zones les plus reculées constitue donc un moyen de réorienter la répartition de la population par le biais des mouvements migratoires.

Que les ressources soient encore concentrées dans le Nord du pays - qui accumule déjà les trois quarts des habitants -, ou dans la Nouvelle Vallée - un espace désertique non peuplé - au détriment des régions les plus peuplées de Haute-Égypte, n'apparaît pas comme un problème : le plan régional du canal affirme que « la distribution équitable des bénéfices du développement dans la région et en relation avec le reste de l'Égypte » sera garantie par l'administration régionale de la région du canal (SCRP, 1976, p. 149). La cohérence des objectifs n'entame pas celle du discours, qui est destiné avant tout à mobiliser.

Par ailleurs, le discours portant sur le nécessaire rééquilibrage de la population repose essentiellement, dans les plans d'aménagement de la région du canal, sur des

---

<sup>86</sup> Il s'agit de relier les oasis du désert libyque par un canal de 500 km de long, alimenté par les eaux du lac Nasser (lac de retenue du Haut-Barrage d'Assouan), dans le but de bonifier 1,5 à 2 millions de feddans et de permettre l'installation de 3 millions d'habitants dans la nouvelle région. Cf. *supra* : Partie I, chapitre 3, I. C.

incantations et des prévisions mécanistes. « La région du canal de Suez a besoin d'établir et de maintenir un flux régulier d'immigration depuis les zones surpeuplées de l'Égypte rurale pour constituer un vivier croissant de main-d'œuvre adéquate » (SCRIP, 1976, p. 32). Le volontarisme affiché et ressassé, qui s'exprime en premier lieu dans les prévisions chiffrées sur lesquelles reposent la stratégie d'aménagement, devrait « garantir » à lui seul la réalisation d'un solde migratoire positif très élevé, sans que les conditions de sa réalisation soient éclaircies. Le plan d'aménagement régional conçu lors de la reconstruction des villes du canal annonce ainsi un taux de croissance annuel de la population régionale compris entre 3,5 et 9%, l'hypothèse moyenne étant fixée à 7,4% ! Le retour des exilés peut effectivement justifier, dans un premier temps, un rythme de croissance de la population exceptionnellement élevé; en revanche, le maintien de ce rythme sur une période de 25 ans - de 1975 à 2000 - paraît totalement irréaliste<sup>87</sup>. Mais « les chiffres les plus rassurants sont imaginaires, leur fonction est de produire du mythe »<sup>88</sup>. D'ailleurs, que le taux de croissance économique national soit fort ou faible, il est prévu qu'il engendre dans tous les cas un flux de migration vers les villes du canal : par un effet positif si la croissance est forte - ce qui devrait « accroître le magnétisme » des villes du canal; et par un effet négatif si la croissance est faible - la pauvreté croissante dans les campagnes engendrerait un mouvement vers les villes du canal (SCRIP, 1976, p. 43). C'est bien le discours providentiel du politique, relayé par les prévisions des experts, qui insuffle à lui seul le dynamisme régional. La monumentalité des objectifs sert avant tout le mythe du planificateur démiurge qui a le pouvoir de régir les stratégies des hommes dans l'espace.

## B. Le souci d'internationalisation

Le canal de Suez : la porte ouverte de l'Égypte sur le monde ! Ce leitmotiv caractérise bien des discours, depuis ceux, passionnés, des Saint-Simoniens jusqu'aux déclarations solennelles des Présidents Sadate et Moubarak ou celles, en écho, des aménageurs. Cette conception de l'espace du canal justifie des options d'aménagement coûteuses et dont la réussite et la rentabilité ne peuvent être garanties que par l'attractivité que la région assure aux acteurs du commerce international.

Dans la plaquette consacrée au projet du Nord du Golfe de Suez et diffusée aux investisseurs potentiels, la région du canal de Suez est présentée comme le « Triangle d'or du développement », chacun des gouvernorats de Port-Saïd, Ismaïlia et Suez abritant un méga-projet.

Le port « pivot » de Port Saïd Est et son « centre de commerce franc » sont appelés à « transformer la région en un centre de redistribution mondialement célèbre ». Les deux

<sup>87</sup> Lors de la dernière période intercensitaire (1986-1996), le taux de croissance de la population régionale a été de 2,3% « seulement », ce qui indique un net tassement de l'immigration. Pour une visualisation des flux migratoires après la reconstruction de la région, cf. *supra* : Partie I, Chapitre 1, II. B. 3.

<sup>88</sup> SALLES A. (1996) : « L'imaginaire des projets urbains », in DERYCKE P.-H., HURIOT J.-M., PUMAIN D. : *Penser la ville. Théories et Modèles*, Economica-Anthropos, coll. Villes, pp. 177-178.



autres sommets du triangle sont la « zone économique spéciale de Suez » (dont la terminologie reprend le modèle chinois consacré de la zone franche) et la « Silicon Valley » qui permettra à Ismaïlia d'entrer « de plain-pied dans la révolution de la technologie de l'information »<sup>89</sup>.

Ces projets sont présentés en référence aux modèles existants les plus prestigieux : le nouveau port central à Port Saïd est qualifié de « Rotterdam de l'Orient », sa vaste zone franche industrielle de « futur Singapour égyptien », et la Vallée de la Technologie emprunte son nom à la prestigieuse *Silicon Valley*. L'utilisation de « mythes tirés d'espaces lointains, dont l'aventure idéalisée sert de référence »<sup>90</sup>, comme le *hub* pour les réseaux de communication, la *Silicon Valley* pour le développement par l'innovation, permet d'insister sur l'image de la modernité. Elle symbolise le renouveau attendu par une intégration de la région au système international des échanges. C'est aussi un gage de réussite adressé aux investisseurs internationaux puisqu'il s'agit de signaler la qualité « supérieure » de ces infrastructures dans un contexte concurrentiel.

Les grandes infrastructures adaptées aux nouvelles normes internationales du transport (ports multimodaux) et à la qualité de service exigée dans les grandes zones franches (centres de formation, aménagement paysager...) sont les instruments privilégiés de l'internationalisation des villes du canal. Elles traduisent l'adaptation de l'Etat à ce qu'il estime être les exigences de l'internationalisation.

Comme partout dans le monde, la course à l'internationalisation des grandes métropoles est bien engagée dans les villes du monde islamique où elle se produit dans un contexte de concurrence exacerbé et sans véritable ligne directrice<sup>91</sup>. La particularité de l'internationalisation des villes du canal de Suez est qu'elle concerne des villes moyennes. Cette vocation internationale leur est allouée non pas en rapport avec les fonctions internationales qu'elles pourraient détenir, mais plutôt du fait de leur situation sur une artère de communication internationale et sur une marche du territoire national.

La réalisation d'infrastructures techniques destinées à accroître leur insertion dans l'espace mondial est renforcée par l'adhésion de l'Égypte à des Unions régionales appuyées aussi bien par les Etats-Unis que par l'Union européenne et dont l'objectif est de promouvoir les échanges pour encourager la paix<sup>92</sup>. Elle s'inscrit par ailleurs dans le modèle de développement universellement encouragé par les institutions financières internationales<sup>93</sup>, qui se caractérise par l'extraversion de l'économie - développement des exportations et attraction des capitaux étrangers. De plus, dans le contexte international,

<sup>89</sup> Arab Republic of Egypt : *Opportunities for investment, North West Gulf of Suez Special Economic Zone*, n.p. Le projet de la Vallée de la Technologie a été mis entre parenthèses après 1998; les investissements ont en effet été concentrés dans la construction d'une « Cité de l'information » située dans la banlieue du Caire.

<sup>90</sup> SALLEZA. (1996), *op. cit.*, p. 181.

<sup>91</sup> SIGNOLES P. (2000) : « Les grandes villes du monde : le monde islamique du Maghreb à l'Iran », in BRUYELLE P. : *Les très grandes concentrations urbaines*, DIEM, SEDES pp. 276-277.

<sup>92</sup> cf. *supra* : Partie II, Chapitre 4.

<sup>93</sup> cf. *supra* : Partie II, Chapitre 5.

le développement d'une concurrence sévère en matière de choix de localisation entre les entreprises « constitue à la fois un fait avéré et une représentation », les deux se renforcent mutuellement<sup>94</sup>. La pression s'accroît donc sur les Etats qui souhaitent acquérir ou conserver une place dans le concert des échanges internationaux.

La volonté d'occuper une place de choix dans la région proche-orientale et dans le monde devient le principal moyen pour entraîner le développement économique national. Elle prime donc sur le simple développement d'activités, lequel s'avère moins porteur sur le plan médiatique que l'internationalisation. Cette dernière permet en effet de déployer une image territoriale forte. La fonction de médiatisation du discours prend ainsi, aujourd'hui, une importance considérable. Dans ce contexte, l'internationalisation n'est pas seulement la conséquence de la mondialisation des échanges, c'est un moyen de faire passer un message au public extérieur. Le local est valorisé par une intégration, forcément bénéfique, dans un espace mondial qui fait l'objet de tous les espoirs.

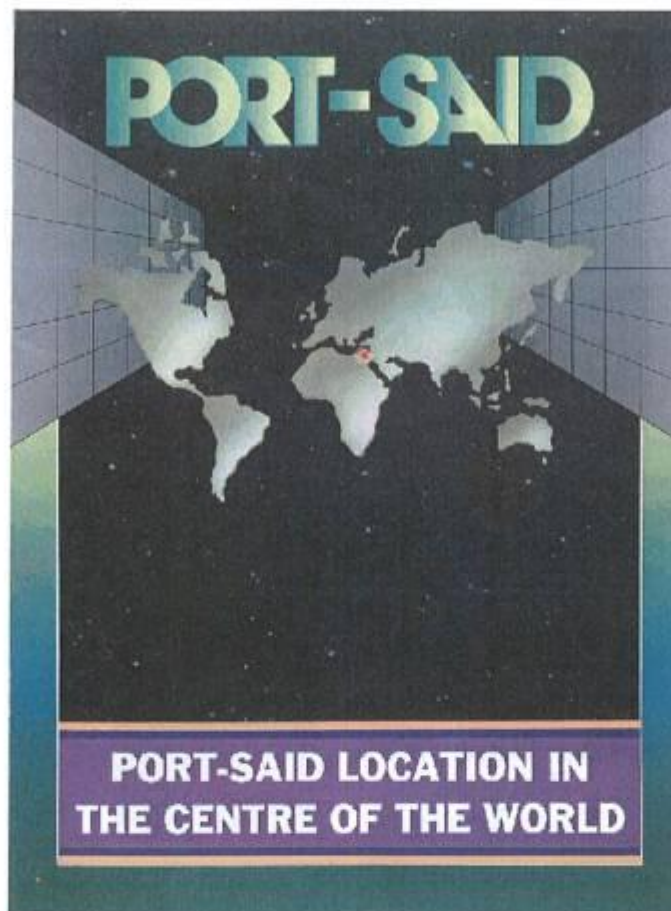
Les publications destinées à médiatiser les grands projets auprès des investisseurs étrangers potentiels valorisent en priorité la situation stratégique des villes du canal. « La localisation assure un grand potentiel de développement et des investissements qui apporteront, graduellement, mais sûrement, la renommée (gloire) mondiale sur la région du canal dans sa totalité »<sup>95</sup>. Cet avantage de localisation est représenté dans l'iconographie qui accompagne les documents de communication territoriale et dont la forme est relativement commune puisqu'elle consiste à situer le projet et la ville qui l'accueille au centre d'un espace régional ou mondial. Port Saïd n'échappe pas à cette règle. Dans la brochure d'information destinée aux investisseurs étrangers (Pl. 13), elle est présentée comme une ville située au centre du monde, en dehors de toute référence à l'espace national. La ville est matérialisée par un point rouge cerné de jaune, sur un planisphère projeté dans un fond noir qui évoque tout simplement l'univers. Dans cet espace noir parsemé de petites étoiles blanches mais indifférencié, le point qui matérialise la ville de Port Saïd brille comme un soleil. Il figure ainsi le centre autour duquel tourne l'univers ! C'est une centralité totalement abstraite et, en quelque sorte, « inconditionnelle », qui est mise en avant : elle ne repose sur aucun flux et ne réfère à aucune distance matérielle avec les différentes régions du monde.

<sup>94</sup> LUSSAULT M. (1993) : *Tours : Images de la ville et politique urbaine*, Maison des sciences de la ville, p. 23.

<sup>95</sup> Arab Republic of Egypt : *Opportunities for investment, North West Gulf of Suez Special Economic Zone*.



Planche 13 : La représentation de la situation de Port Saïd, au centre du monde

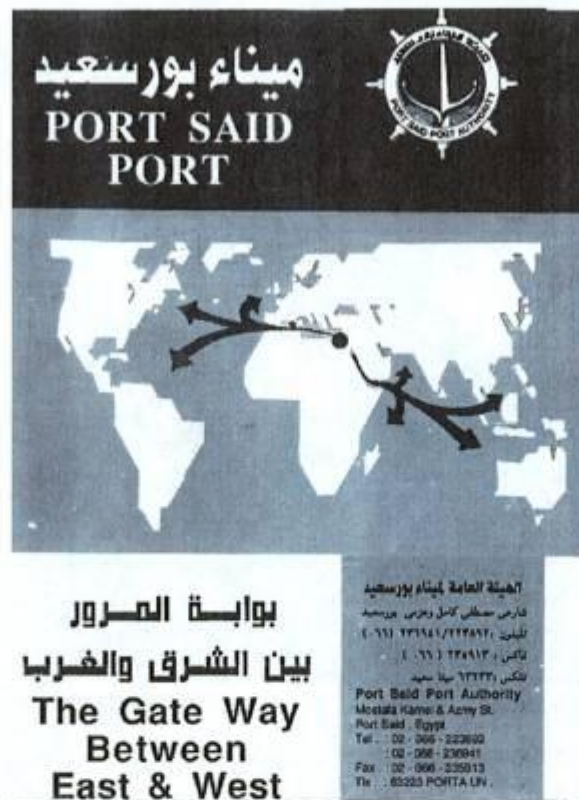


Source : Port Saïd Governorate, non daté.

En revanche, dans la brochure relative au port de Port Saïd (Pl. 14), la situation du port est mise en valeur sur un planisphère par un point d'où partent des flèches qui illustrent les flux de circulation. Le port passe ainsi du statut d'infrastructure technique, partie prenante d'un système de transport qui le dépasse, à celui de pôle émetteur. L'orientation des flèches vers l'extérieur illustre visuellement un renversement de point de vue : le port n'est pas présenté comme le lieu de convergence des voies de communication - ce qui correspond à une fonction passive - mais comme un émetteur de flux ; il devient ainsi un pôle dynamique qui articule des flux et structure un espace à plus petite échelle<sup>96</sup>.

<sup>96</sup> Dans son étude des représentations cartographiques de la ville de Tours, M. Lussault a montré le traitement de la centralité : la ville-carrefour passe d'une simple réalité fonctionnelle à une situation de pôle émetteur. LUSSAULT M. (1993), *op. cit.*, p. 167-170.

Planche 14 : La représentation de la situation centrale de Port Saïd, portail entre l'Est et l'Ouest



Source : Port Saïd Port Authority

Par ailleurs, l'atout de situation du port est valorisée par sa description en tant que « portail entre l'Orient et l'Occident » qui en ferait un port de transbordement idéal entre ces deux grands marchés. La brochure du méga-projet de Port Saïd Est revient sur cet atout de localisation : « La zone de Port Saïd Est représente un point de jonction international entre les continents d'Europe, d'Asie et d'Afrique, car elle est considérée comme le plus proche emplacement pour desservir le commerce international, les ports de Méditerranée et du Sud-Est asiatique »<sup>97</sup>. Afin de séduire les investisseurs potentiels, il s'agit de démontrer que la ville structure un vaste espace « par le truchement d'un réseau de transport international qu'elle semble maîtriser »<sup>98</sup>, qu'elle est un nœud essentiel dans ce système de communications.

Si les représentations graphiques sont nombreuses à positionner les deux grands ports du canal au centre d'un système d'échange mondial, rares par contre sont celles qui donnent à ces villes-ports une situation centrale à l'échelle nationale. Dans les quelques représentations graphiques qui situent les méga-projets dans le nord du territoire national, un simple cercle sur un extrait de carte topographique signale l'emplacement prévu. Ces

<sup>97</sup> Arab Republic of Egypt : *Opportunities for investment, East Port Saïd Project Zone*, n.p.

<sup>98</sup> LUSSAULT (1993), *op. cit.*, p. 170.



représentations sont relativement neutres, elles ne suggèrent aucune relation entre, par exemple, la capitale nationale et le site en question. Cette absence de discours sur la situation à l'échelle nationale témoigne de l'orientation privilégiée donnée à ces projets : ils sont avant tout destinés à offrir une plate-forme « off-shore » à des investisseurs internationaux préoccupés par la centralité de la région à l'échelle internationale.

La communication autour des grands projets à forte résonance médiatique est destinée avant tout à attirer des acteurs économiques étrangers mais elle est tout autant indispensable à la communication « interne ». En effet, la matérialité de telles infrastructures physiques, qui sont qualifiées d'« immenses », « gigantesques » ou « colossales », assure la visibilité de l'action politique. La capacité proclamée de ces infrastructures à polariser les investissements étrangers et les flux de circulation est supposée, dans la foulée, avoir un impact direct sur les dynamiques régionales et nationales (par la mobilisation des acteurs économiques nationaux et le déclenchement de mouvements de populations). Le discours est donc destiné à démontrer l'efficacité du changement politique annoncé, à justifier un choix de développement.

### C. L'aménagement « vertueux »

Toute action sur l'espace correspond à une volonté d'organiser la société selon une représentation idéale. L'aménagement régional est destiné à établir - ou rétablir -, par une organisation spatiale adéquate, l'harmonie nécessaire à la vie en société. A une autre échelle, l'urbaniste a pour fonction d'ordonner la vie de la cité : en composant le plan de sa future cité, il « construit le cadre *a priori* de tout comportement social possible »<sup>99</sup>. M. Lussault a mis l'accent sur la croyance en la « capacité cathartique du geste urbanistique », qu'il appréhende « comme le geste, quasi-magique, dominé par le politique, de fabrique de l'espace à l'image de la bonne pensée »<sup>100</sup>. L'urbanisme a toujours été chargé de guérir des maux aussi variés que ceux résultant de destructions massives ou d'une croissance incontrôlée<sup>101</sup>. Le projet urbain demeure l'instrument du renouveau des villes, souvent décrites au cours des dernières décennies comme « éclatées » et « toujours souffrantes d'un symptôme quelconque à curer »<sup>102</sup>.

Dans la région du canal de Suez, en 1975, « l'urbanisme-remède » a pour fonction de régénérer à la fois un territoire et une société gravement « atteints » par des destructions très lourdes. L'aménagement régional fait preuve de la même conception, à savoir la capacité réparatrice de l'action du praticien sur l'espace. L'organisation régionale existante est, elle aussi, jugée déficiente et le discours sur son aménagement - qui révèle

<sup>99</sup> CHOAY F. (1965) : *L'urbanisme, utopies et réalités*, Paris, Points-Seuil, p. 37.

<sup>100</sup> LUSSAULT M. (1996) : « Un monde parfait... », *op. cit.*, p. 8.

<sup>101</sup> La perception de la ville comme « processus pathologique » est une donnée ancienne, née en Europe avec la critique globale de la société industrielle : les tares urbaines sont dénoncées au début du XIXe siècle comme le résultat de tares sociales, économiques et politiques. cf. CHOAY F. (1965), *op. cit.*, p. 14.

<sup>102</sup> LUSSAULT M. (1996) : *L'espace en actions : de la dimension spatiale des politiques urbaines*, Diplôme d'Habilitation à diriger des recherches en Géographie, Université de Tours, p. 270.

la capacité de cette pratique à rétablir un ordre idéal - traduit finalement la fonction curative de l'aménagement régional.

La planification de l'espace, à l'échelle urbaine ou régionale, se caractérise donc par son caractère vertueux. Celui-ci est d'autant plus affirmé que le processus de planification s'appuie sur un discours de reconstruction de la Nation, comme c'est le cas en 1975 dans la région du canal de Suez. Les discours et l'iconographie présentés dans les documents d'aménagement de la région et des villes du canal de Suez<sup>103</sup> font apparaître un ordre idéal qui garantit contre tous les excès du désordre inhérent à toute société. Quelques exemples tirés de plusieurs projets d'aménagement concernant la région du canal de Suez illustrent la vocation vertueuse de la planification spatiale à différentes échelles.

### *1. L'aménagement de la région du canal de Suez : une solution aux problèmes économiques et sociaux de toute l'Égypte*

La stratégie d'aménagement régional élaborée en 1976 présente « une série de propositions qui faciliteront un plus fort taux de développement économique et un plus grand degré de justice sociale » (SCRP, 1976, p. 53). Elle promet une meilleure justice sociale aussi bien « entre les différentes régions d'Égypte qu'entre les groupes de populations de revenus différents ». Il y a là, en creux, le constat implicite du sous-développement et de l'injustice sociale et spatiale. Le caractère vertueux de l'aménagement de la région du canal de Suez s'étend non seulement à la région elle-même, mais aussi à tout le pays.

Cette stratégie d'aménagement est en effet fondée sur des perspectives de migration de la population des zones surpeuplées du delta et de la vallée du Nil vers la région du canal, qui doit devenir à terme la troisième région urbaine du pays. La stratégie ainsi définie ne doit pas seulement bénéficier à la région mais au « développement de l'Égypte en totalité ». Si l'aménagement de la région du canal est chargé d'« offrir aux migrants de meilleures opportunités », il doit aussi « contribuer à améliorer les conditions de vie dans [les] régions [les plus peuplées] » et « donner la chance d'une nouvelle vie » à leurs habitants « en soulageant les zones d'immigration d'une part de leur pression démographique » (SCRP, 1976, p. 29). La capacité du programme d'aménagement de remettre en ordre et de rénover en profondeur à la fois l'espace régional et la société dépasse donc la seule région à laquelle est circonscrite le plan. L'action des politiques et des aménageurs sur une région délimitée doit ainsi avoir un effet sur l'ensemble du territoire - notamment en modifiant les dynamiques migratoires -, et aider à résoudre, dans le même temps, les problèmes posés dans les régions de surconcentration démographique. L'aménagement vertueux de la région du canal améliorerait donc les conditions de vie dans toute l'Égypte !

---

<sup>103</sup> Plans d'extension urbaine, renforcement des réseaux urbains ou planification de nouveaux espaces.



La capacité à « guérir » le pays de tous ses maux est aussi associée dans les années 1990 aux méga-projets de Port Saïd Est et du Nord du Golfe de Suez : leur aptitude à créer des emplois en très grand nombre<sup>104</sup> apparaît comme un moyen d'attirer de nouveaux migrants et de soulager la pression démographique et le chômage dans la vallée du Nil.

Lors d'un discours prononcé en 1999 à Port Saïd, le chef de l'Etat présente les grands projets d'aménagement comme le moyen de mettre en œuvre une meilleure justice sociale et de permettre à tous d'accéder au au progrès :

« Notre volonté de mettre en œuvre un certain nombre de méga-projets à Tochka, Suez et Est Port Saïd ne correspond nullement à un luxe motivé par un désir d'ériger des citadelles dont l'histoire se souviendra. C'est plutôt une nécessité dictée par la croissance démographique dans la vallée du Nil et le besoin de générer de nouvelles opportunités d'emploi pour les générations futures; c'est aussi la volonté de réaliser une juste allocation des opportunités de développement à travers les différentes régions d'Egypte, qui permettra à chacun de recueillir sa part légitime du progrès »<sup>105</sup>.

Ce discours permet au politique, au moment même où ces projets sont critiqués pour leur coût à l'Assemblée du Peuple, de justifier son action. En brandissant un souci d'équité interrégionale, il cherche à rassurer la population sur le bénéfice que chacun pourra légitimement retirer de la concentration des investissements nationaux sur deux projets situés dans une des régions les moins défavorisées d'Egypte. Le président insiste encore sur le fait que grâce à leur « capacité d'absorption croissante, [ces projets pourront] garantir le développement soutenable et ouvrir de nouveaux horizons pour l'emploi et la production pour les futures générations d'Egyptiens ». Par la référence au développement durable, supposé garantir l'avenir de tout le peuple égyptien, les méga-projets apparaissent comme la solution à tous les maux de la société, actuels et à venir.

## *2. L'aménagement de la sous-région de Port Saïd : un moyen de renforcer la construction régionale*

A l'échelle régionale, l'aménagement est investi de la capacité de corriger une disposition spatiale considérée comme imparfaite, en la faisant évoluer vers une organisation harmonieuse. Dans le schéma directeur de Port Saïd de seconde génération, c'est tout le gouvernorat qui fait l'objet d'un ordonnancement logique et régulier de centres ruraux hiérarchisés, destinés à répartir la population de la ville de Port Saïd en dehors de son site exigu.

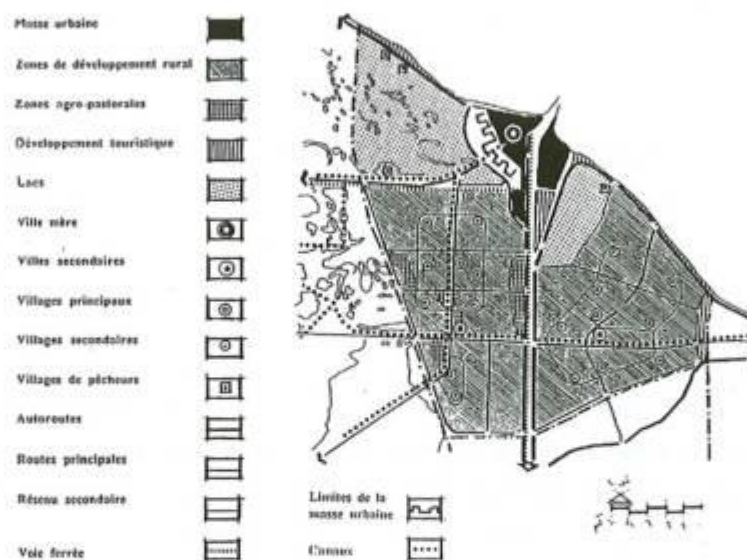
L'organisation spatiale réfléchie de la sous-région de Port Saïd - espace faiblement structuré et quasiment désert - a pour but de corriger la « prédominance » de la ville dans

<sup>104</sup> Les estimations, très optimistes, prévoient la création de 230 000 emplois directs à Port Saïd Est et de 200 entreprises industrielles dans la zone industrielle du Nord du Golfe de Suez. cf. *supra* : IIème Partie II, Chapitre 4, II. F., et Chapitre 6, II.

<sup>105</sup> Discours du Président Mubarak prononcé le 6 septembre 1999 à l'occasion de l'inauguration des travaux du projet de zone industrielle de Port Saïd Est. *State Information Service*, sur Internet : <http://www.uk.sis.gov.eg>.

son espace environnant et son isolement des régions voisines. Il s'agit donc d'établir une continuité entre les différentes unités qui composent la région du canal de Suez, de façon à remédier aux ruptures entre différents espaces, ruptures qui caractérisent toute l'organisation régionale et mettent en cause son unité. L'éclatement de la région rejoint, dans l'esprit des aménageurs, les caractères négatifs que les urbanistes associent, eux, à la fragmentation de la ville; si cet éclatement est porteur, à l'échelle de la ville, d'une désintégration à la fois spatiale et sociale, à l'échelle de la région urbaine, il « entrave le développement global de la région »<sup>106</sup>. Par contraste, l'iconographie donne à voir une distribution harmonieuse de la population dans des centres bien reliés entre eux, chacun étant en outre entouré d'une voie de circulation périphérique (cf. Pl. 15).

Planche 15 : Le projet d'aménagement régional de Port Saïd en 1993



Source : Ministère du Logement et de la Reconstruction, GOPP, Gouvernorat de Port Saïd (1993) : *L'espace urbain de la ville de Port Saïd (al Hayez al Omrani li Iqlim Port Saïd)*.

La symétrie des centres autour d'un axe central, leur hiérarchie et leur répartition de part et d'autre du canal de Suez sont figurées par l'utilisation de structures géométriques résolument simples et régulières qui traduisent visuellement l'ordre rétabli par l'action politique. Par la grâce de cet aménagement, la répartition homogène des hommes dans l'espace doit leur permettre d'accéder aux ressources naturelles et a pour but de donner une unité à la région du canal tout entière. Le prolongement du tracé des voies de communication au-delà des limites du gouvernorat - qui est pourtant le cadre de l'étude - et leur terminaison par des flèches, visent à montrer l'accroissement prévu des liens entre la ville de Port Saïd et les espaces voisins, espaces qu'elle sera dès lors en mesure de polariser. La projection spatiale sur le plan illustre ainsi la capacité de l'aménagement vertueux à façonner l'unité de la région.

<sup>106</sup> ARE, Ministère du Développement : *La stratégie régionale de développement urbain du gouvernorat de Port Saïd*, Le Caire, 15-18 décembre 1990.



Les grands équipements industrialo-portuaires actuellement en cours de réalisation à Suez et à Port Saïd ont abouti à la modification radicale de la vision prospective publiée dans les schémas directeurs du début des années 1990. Les réseaux de villes et villages nouveaux, préalablement planifiés ont été abandonnés. Néanmoins, les documents d'aménagement des méga-projets révèlent, eux aussi, par le discours qu'ils expriment et le récit spatialisé de l'iconographie, une volonté d'ordonner rationnellement l'espace régional. Ainsi, le rapport préliminaire du plan de structure de la zone de Port Saïd Est diffuse, force couleurs à l'appui, une image de ce que sera ce nouvel espace dans 20 ans<sup>107</sup>. La succession de projets régionaux destinés chacun à distribuer harmonieusement la population entre les grandes villes du canal et à organiser leur répartition<sup>108</sup> exprime ainsi la volonté de faire triompher l'ordre d'un Etat autoritaire et centralisé. Sa simple traduction dans des documents d'urbanisme suffit à faire passer le message, sans qu'une mise en œuvre soit nécessaire.

D'autre part, la fonction réparatrice de l'aménagement transparaît aussi dans le discours officiel sur le projet de Port Saïd Est. Il est en effet présenté comme un projet qui « va sauver la ville et la transformer en l'une des grandes villes internationales », au moment même où « l'économie port-saïdienne est devenue fragile, souffrant de dépression, l'échec de la modernisation du port ne peut encourager le développement d'une économie maritime et la zone franche souffre de dépression et de vacance »<sup>109</sup>. On retrouve ici l'exposé d'une situation critique que, seule la vertu curative du projet pourra résoudre dans l'intérêt de tous<sup>110</sup>.

### *3. L'urbanisme guérisseur à l'appui de la restructuration et de l'expansion des villes de Suez et Port Saïd*

La fonction réparatrice de l'urbanisme est plus flagrante encore, telle qu'elle s'exprime par les discours et les icônes que celle de l'aménagement régional. Le schéma directeur de Suez de 1976 en témoigne remarquablement, par exemple lorsqu'il fait part, avant toute proposition, d'un diagnostic « sévère » sur la ville.

Dans un premier temps, le constat de désordre de la structure urbaine est énoncé. « La ville s'est développée d'une façon anarchique le long des principaux axes ferré et routiers qui la relie au Caire »<sup>111</sup>. Pour cette raison, et du fait des contraintes physiques (eau, terres cultivées, raffineries), « la structure de l'aire urbaine n'est pas cohérente et ne constitue pas une base pour une expansion efficace »; de plus, « il n'existe pas de

<sup>107</sup> Port Said Governorate, The Urban Planning (1998) : *The structural plan for East Port Said area*, Préliminary Report, 29 p.

<sup>108</sup> En 1976, c'est la sous-région d'Ismaïlia qui a fait l'objet d'un programme d'aménagement d'un réseau urbain hiérarchisé. cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 3, III.

<sup>109</sup> Ministry of Economy and Foreign Trade (2001) : « *Investment opportunities* », Egypt International Trade Point.

<sup>110</sup> Ce qui suppose, au passage, que l'internationalisation est garante d'un développement harmonieux dont bénéficiera toute la population.

<sup>111</sup> ARE, Ministry of Housing and Reconstruction, Halcrow & Partners (1976) : « Suez Masterplan study. Draft final report. Vol. 1 », p. 16.

centre commercial clairement défini » (p. 17). Ce diagnostic relève bien d'une idée communément admise par les politiques, les urbanistes et la presse, à savoir que la ville est un organisme malade, fragmenté, inorganisé. La ville fait peur parce que, comme le signale M. Lussault, la déchirure socio-spatiale atteint tout l'organisme urbain : « L'intégrité, la cohérence du tissu, qu'il soit social ou spatial, sont rompues »<sup>112</sup>. D'autre part, la conception d'un modèle idéal trouve naturellement sa place dans l'esprit de « la bataille de la reconstruction » que le gouvernement avait annoncée dès 1974. Il se suffisait pas seulement de réparer les dommages de guerre en vue du retour des populations, il fallait aussi remettre en état les équipements publics de maintenance de la ville (services, distribution d'eau, système de collecte des eaux usées et des déchets, réseau électrique) qui avaient été négligés pendant sept ans » (p. 17). Les destructions poussèrent les décideurs et aménageurs à faire table rase du passé et à repartir sur des bases entièrement nouvelles.

Pour remettre de l'ordre et venir à bout de la désagrégation qui était celle de la ville de Suez en 1975, la stratégie d'aménagement doit « assurer l'amélioration et le développement de la structure urbaine existante de façon à offrir aux résidents des standards et une qualité de vie comparable à ceux qui prévaudront dans les nouvelles zones de développement voisines »<sup>113</sup>. Dans ce but, elle présente une forme théorique de développement urbain qui est « la plus appropriée dans le contexte de l'étude » (p. 32). Celle-ci se veut « efficace », « opérationnelle », « économique » et permet d'organiser le développement urbain selon des phases distinctes, en permettant une expansion future. Le plan offre donc le moyen de retrouver (ou trouver) une perfection de la forme, et, donc, de la qualité de vie telle qu'elle doit permettre à la ville d'échapper à la désorganisation qui caractérise son développement non planifié.

L'iconographie illustre, à travers un ordre géométrique strict, l'ordre social retrouvé (cf. Pl. 16). L'ordonnancement régulier de chaque unité, la géométrie qui ne laisse place à aucun dérangement, la précision du dessin, la liaison entre les différents éléments qui apparaît au premier coup d'œil donnent une image lisse et régulière d'un fragment de ville ordonné. La forme n'est pas seulement le symbole de l'ordre voulu, elle est aussi le moyen d'y parvenir<sup>114</sup>.

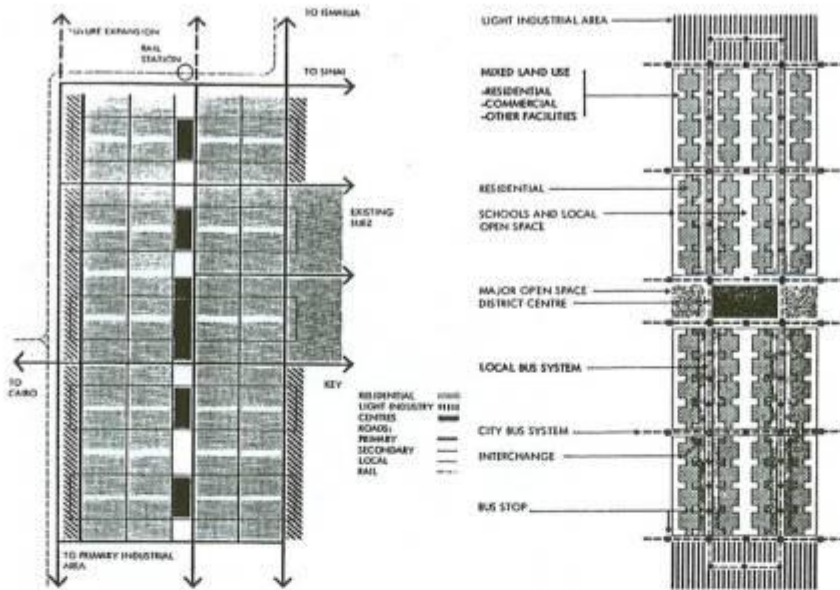
<sup>112</sup> LUSSAULT M. (1996) : « Un monde parfait... », *op. cit.*, p. 17

<sup>113</sup> ARE, Ministry of Housing and Reconstruction, Halcrow & Partners (1976) : « Suez Masterplan study. Draft final report. Vol. 1 », p. 17.

<sup>114</sup> Dès le Ve siècle avant J.-C., Hippodamos de Milet pense le plan en damier en l'identifiant à un projet politique et à un ordre social. cf. BEAUMONT C. et HURIOT J.-M. (1996) : « La ville et ses représentations formelles », pp. 41-44.



Planche 16 : La forme urbaine théorique dans le schéma directeur de Suez (1976)



Source : ARE, Ministry of Housing and Reconstruction, Halcrow & Partners (1976) : « Suez Masterplan study. Draft final report. Vol. 1 », p. 31 et p. 35.

La trame régulière proposée ouvre aussi sur une expansion à l'infini de la ville. Le modèle urbain ne suggère plus une simple densification du tissu proche du noyau ancien de la ville de Suez ou son seul développement organique, mais une juxtaposition d'unités autosuffisantes « sans que leur sommation aboutisse à une entité de nature différente »<sup>115</sup>. Dans la recherche de formes universelle, l'utilisation de symboles élémentaires renforce le sens donné par l'image : l'unité de base est un carré - signifiant de l'ordre et de la stabilité - et le centre est matérialisé sous la forme d'un axe prolongé par des flèches - qui indiquent l'orientation du développement vers les autres villes de la région. L'ordre, favorisé par une bonne circulation, est ainsi assuré dans la ville - elle-même reliée au noyau ancien - et dans la structure de l'agglomération, désormais reliée aux villes voisines.

Le plan « ne veut être que l'expression d'une démiurgique liberté de la raison, mise au service de l'efficacité et de l'esthétique »<sup>116</sup>. Il n'est pas plus lié aux contraintes de la tradition culturelle qu'à celles du site. Dans la lignée de l'urbanisme progressiste, « un certain rationalisme, la science, la technique doivent permettre de résoudre les problèmes posés par la relation des hommes avec le monde et entre eux. Cette pensée optimiste est orientée vers l'avenir, dominée par l'idée de progrès »<sup>117</sup>.

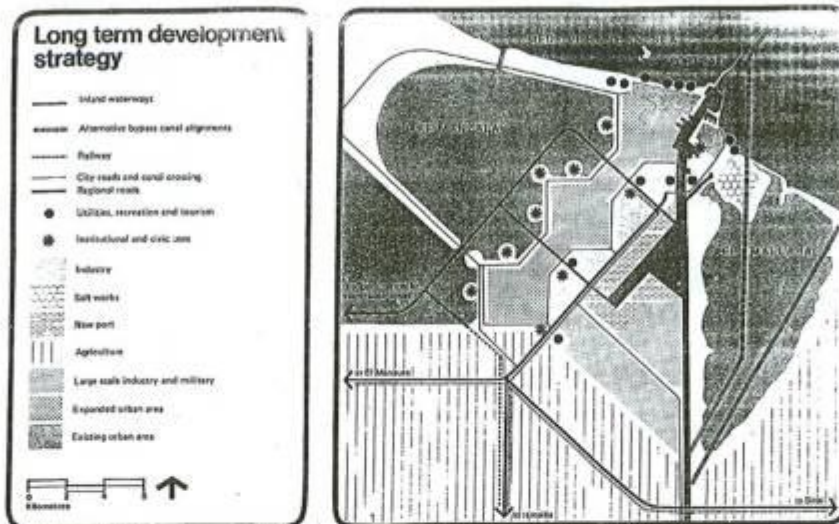
<sup>115</sup> CHOAY F. (1965) : *L'urbanisme, utopies et réalité*, p. 19.

<sup>116</sup> *ibidem*, p. 35. F. Choay identifie l'origine de ce modèle progressiste dès le début du XIXe siècle (dans les ouvrages d'Owen, Fourier, Richardson, Cabet et Proudhon). Une nouvelle version de ce modèle surgit au début du XXe siècle dans les travaux de Le Corbusier. La Charte d'Athènes diffuse l'idée-clé de la modernité, qui suppose la rationalisation des formes et l'adoption des méthodes de standardisation et de mécanisation de l'industrie de la construction. Malgré de nombreuses critiques, l'idéologie progressiste poursuit son influence sur l'urbanisme.

<sup>117</sup> *ibidem*, p. 16.

Le plan d'aménagement de Port Saïd, établi en 1976, fait lui aussi preuve d'un rationalisme qui défie les contraintes naturelles : l'extension de la ville sur le lac Manzalah est planifiée en modules susceptibles d'être ajoutés successivement jusqu'à rejoindre la rive sud du lac (cf. Pl. 17).

Planche 17 : La représentation spatiale de l'extension urbaine de Port Saïd planifiée en 1976



Source : ARE, Ministry of Housing and Reconstruction (1976): Port Saïd Masterplan, Summary, p. 7.

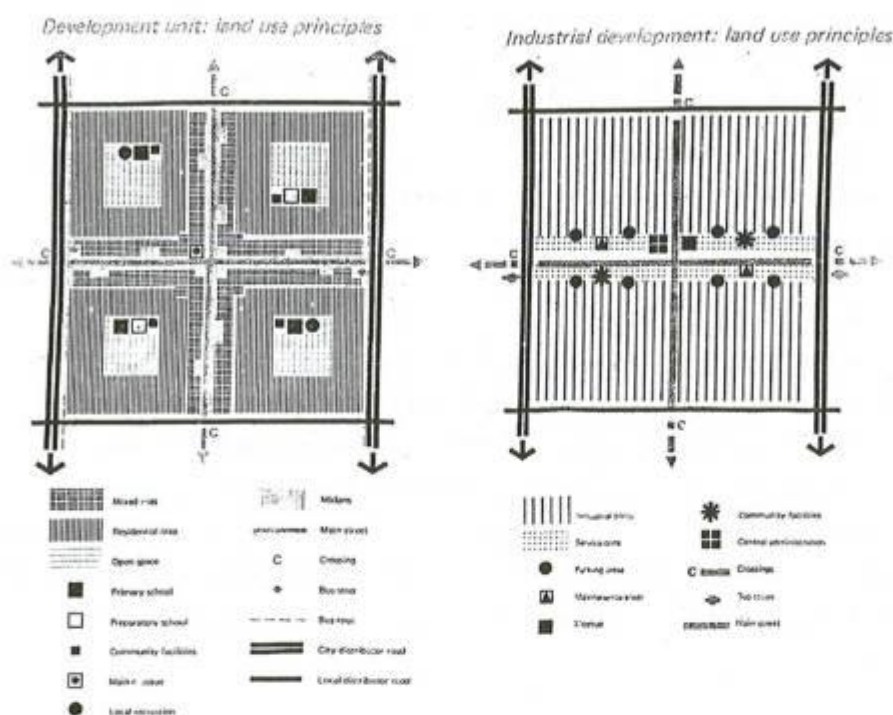
L'utilisation de formes simples comme les losanges, qui sont répliquables, souligne encore, dans la planification urbaine, l'influence d'une géométrie résolument ordonnatrice. Le zonage des activités résulte, lui aussi, de modèles théoriques qui sont de pures abstractions géométriques combinant cercles, points, traits et flèches.

L'ordonnement de l'espace est décliné aux niveaux inférieurs de l'échelle urbaine, jusqu'à l'unité de développement résidentiel et industriel (cf. Pl. 18) et à la description, en trois dimensions, de la forme urbaine.

Dans cette ville détruite où la construction de 125 000 logements en 25 ans est annoncée, une grande importance est accordée à la forme urbaine. Elle traduit l'idée selon laquelle la forme aurait la capacité d'induire les relations sociales. La régularité des unités résidentielles (des carrés de 500 m de côté), leur structure organisée le long d'axes de communication hiérarchisés, l'introduction d'espaces publics en position centrale, sont en effet destinés à orienter les usages de l'espace. La forme similaire des unités industrielles, susceptibles d'être reproduites à l'infini, contribue à ordonner de façon régulière l'espace de la ville.



Planche 18 : Les unités de développement résidentiel et industriel planifiées à Port Saïd en 1976



Source : ARE, Ministry of Housing and Reconstruction (1976): *Port Saïd Masterplan, Summary*, p. 12 et 16.

En outre, comme nous l'avons observé dans le cas de Suez, la transcription graphique du plan illustre, par sa régularité, l'établissement d'un ordre urbain harmonieux qui marque le nouvel élan impulsé par la puissance publique. Ainsi, comme l'indique M. Lussault, « le dessin urbanistique, soutenu par le récit projectuel devient [-il] un palliatif, un des ultimes médias donnant à voir un ordre citoyen stable (...), un fragment cohérent qui paraît faire sens et imposer une signification à la totalité »<sup>118</sup>. A Port Saïd, le schéma directeur fait d'ailleurs explicitement référence à la volonté des aménageurs et du politique de « créer une forte identité urbaine pour la ville »<sup>119</sup>. L'affirmation du sens est d'autant plus forte dans l'aménagement des villes et de la région du canal de Suez que celui-ci est érigé en modèle.

#### D. L'exemplarité proclamée de l'aménagement de la région du canal de Suez

Le projet d'aménagement de la région du canal de Suez, défini entre 1974 et 1976, est le premier conçu globalement en Egypte. S'il doit « accélérer la progression de la Nation vers une société industrielle moderne » (SCRP, 1976, p. 10), son ambition s'étend bien au-delà des frontières nationales, puisqu'il est destiné à « démontrer à la Nation et

<sup>118</sup> LUSSAULT M. (1996) : « Un monde parfait... », *op. cit.*, p. 8.

<sup>119</sup> ARE, Ministry of Housing and Reconstruction (1975) : *Port Saïd Masterplan, summary report*, p. 6.

au monde entier l'efficacité d'un programme intégré d'aménagement à grande échelle »<sup>120</sup>. Le processus d'aménagement est conçu et mis en œuvre comme un modèle, c'est-à-dire, comme un prototype de l'action politique sur l'espace, reproductible en d'autres régions. L'exemplarité de cet aménagement concerne aussi bien les objectifs du développement régional que le processus de planification lui-même et certains aspects de sa mise en œuvre. Parce que l'aménagement du territoire - tout comme l'urbanisme - prétend à l'universalité scientifique, « l'analyse rationnelle va permettre la détermination d'un ordre-type, susceptible de s'appliquer à n'importe quel groupement humain, en n'importe quel temps, en n'importe quel lieu »<sup>121</sup>.

Dans cette région déclarée « pilote » pour l'aménagement en Egypte, les planificateurs encouragent « l'innovation et l'expérimentation dans les techniques de gestion du sol » qui sont jugées « particulièrement appropriées dans la région du canal » (SCRP, 1976, p. 97). Le masterplan de Port Saïd met, quant à lui, l'accent sur un développement social axé sur l'accès à l'éducation et aux soins à tous les niveaux, qui serait un « modèle pour le pays ». Tout le processus d'aménagement est présenté comme un modèle fondé sur des principes réalistes : les objectifs et le phasage de l'action doivent faire preuve de flexibilité et les schémas directeurs doivent être réactualisés par rapport au plan régional.

La coordination décentralisée est l'un des aspects les plus novateurs du projet pilote d'aménagement régional. Le premier centre régional du GOPP<sup>122</sup> - issu de la « révolution administrative » voulue par le président Sadate et de la division de l'Egypte en huit régions de planification - a été mis en place dans la région III<sup>123</sup>, à Ismaïlia, en 1978. Il avait pour objectif de coordonner le développement régional en créant un lien entre les différents ministères sectoriels et en supervisant la préparation et la mise en œuvre des différents programmes de reconstruction et d'aménagement. Cette agence régionale de développement devait « démontrer à la Nation l'efficacité de la concentration dans une seule agence des responsabilités de promotion de l'industrie et des infrastructures sociales pour une croissance économique et démographique rapide » (SCRP, 1976, p. 149). La construction pilote d'une administration régionale était ainsi testée « grandeur nature » et érigée en modèle à suivre pour le développement des autres régions.

D'autre part, des « projets de démonstration », choisis dans les schémas directeurs des trois villes du canal, ont fait l'objet d'un suivi particulier, destiné à préparer leur exécution. L'approfondissement des modalités de mise en œuvre de ces projets ponctuels a donné lieu à une méthodologie susceptible d'être réutilisée pour la réalisation du projet

<sup>120</sup> ARE, Ministry of housing and Reconstruction, UNDP : *Ismaïlia Masterplan Study. Synthesis and proposals*, 1976, p. 14. Cet affirmation est énoncée de la même manière dans le schéma directeur de Port Saïd. ARE, Ministry of Housing and Reconstruction (1975) : *Port Saïd Masterplan Study. Draft final Report*, Vol.1, p. 27.

<sup>121</sup> CHOAY F. (1965), p. 17.

<sup>122</sup> General Organisation for Physical Planning, Agence de planification du ministère du Logement et de la Reconstruction.

<sup>123</sup> La région III regroupe les gouvernorats du Canal de Suez et du Sinaï. Ses activités sont explicitées plus haut. Cf. *supra* : IIème Partie, Chapitre 5, III. C. 2.



global. A partir de 1977, des bureaux d'études britanniques associés au ministère du Logement et de la Reconstruction ont ainsi préparé, de façon détaillée, la mise en application de trois projets choisis dans le domaine de la réhabilitation de quartiers d'habitat non réglementaire<sup>124</sup>.

Ces « échantillons » devaient permettre de déterminer la manière dont il convenait de superviser la réhabilitation des quartiers, une réhabilitation qui impliquait la participation des habitants, tenus de s'impliquer dans les travaux. Seule la réhabilitation d'al-Hekr a été menée à son terme; ce quartier non réglementaire d'Ismaïlia, rebaptisé symboliquement Hayy al-Salam (quartier de la Paix), abrite désormais l'Agence de planification de la région III<sup>125</sup> et constitue en effet un modèle visité par de nombreux urbanistes. Les partisans d'une rénovation assumée par les habitants eux-mêmes ont ainsi réussi à construire une image de ce quartier susceptible de servir leur conception idéologique. On lui attribue des valeurs propres à encourager la mobilisation nationale après la guerre et à consolider l'identité régionale. La conception du centre d'al-Salam est présentée comme « l'exemple d'une synthèse entre la forme urbaine arabe traditionnelle et l'urbanisme français du XIXe siècle caractérisé par l'importance de l'espace public, des squares et des avenues bordées d'arbres »<sup>126</sup>.

Cette « leçon de mise en œuvre » a valeur de modèle. En effet, elle est destinée à être « répliquable, dans la forme et le contenu, sur d'autres sites à l'avenir », sans nécessiter le « support continu de l'expertise étrangère ». Cette méthode, qui doit « être mise en œuvre le plus rapidement possible », doit aussi pouvoir être « modifiée en fonction de l'expérience acquise et de facteurs extérieurs »<sup>127</sup>.

Après la reconstruction des villes du canal, la ville d'Ismaïlia a à nouveau été désignée comme un lieu exemplaire de l'action sur l'espace : l'UNESCO l'a sélectionnée, en 1992, avec treize autres villes du monde, pour devenir un modèle de « ville durable » (Programme « Ismaïlia Sustainable City »). Dans ces villes pilotes, l'organisation internationale applique le principe du développement durable à la gestion quotidienne de l'espace urbain<sup>128</sup>. Selon certaines sources, l'expérience de l'aménagement du quartier Hayy al-Salam aurait influencé le choix d'Ismaïlia : elle signifiait en effet que les acteurs locaux étaient déjà sensibilisés à une démarche pilote de coopération et témoignait de la capacité des citoyens à s'impliquer dans le processus d'aménagement.

Le processus de désignation de la ville d'Ismaïlia et de la région du canal tout entière en lieux symboliques de l'action du politique s'est poursuivi sur plus de 20 ans. La

<sup>124</sup> Il s'agit du quartier Cabanon à Suez, de Qabutti à Port Saïd, et de al-Hekr et Abu Atwa à Ismaïlia.

<sup>125</sup> cf. *supra* : IIème Partie, Chapitre 7, III, C.

<sup>126</sup> ARE, Ministry of Housing and Reconstruction, UK Ministry of Overseas Development (1978) : *Ismaïlia Demonstration Projects. Final Report*, Vol. 3 Technical, p. 71.

<sup>127</sup> DAVIDSON F. (1981) : « Ismaïlia, from masterplan to implementation », *Third World Planning Review*, Vol. 3, n° 2, May, p.166-167.

<sup>128</sup> Programme Sustainable Cities, coordonné par le Centre des Nations Unies pour les Etablissements Humains (Habitat), financé par le PNUD. Cf. *supra* : IIème Partie, Chapitre 7, III, C.

programmation, dans les années 1990, des méga-projets de Port Saïd Est et du Nord du Golfe de Suez, a donné un nouveau rôle pilote à la région, devenue un modèle pour ce qui concerne la participation des investisseurs privés au cœur même du processus d'aménagement d'espaces industriels et portuaires<sup>129</sup>.

Les espaces érigés en lieux exemplaires sont finalement « produits, construits pour signifier la possibilité d'un avenir différent »<sup>130</sup>; ils annoncent l'avènement d'un ordre nouveau. André Micoud, en étudiant les lieux exemplaires, justifie l'usage de ce qualificatif de trois manières :

- parce que le lieu visé est le spécimen d'une famille de lieux qu'on souhaite voir advenir;
- parce qu'il est un modèle de cette même famille de lieux à venir;
- et parce que, en tant qu'illustration vivante, il a la vertu pédagogique de faire assimiler le projet et l'idée qu'on cherche à promouvoir.

En tant que réalisation d'un idéal spatial ou, plus encore, en tant que traduction dans l'espace d'un nouveau mode de gouverner, le lieu et la région exemplaires légitiment l'action politique. Selon A. Micoud, le lieu élu serait l'instrument d'une contradiction opposant des conceptions différentes de l'action et figurerait un produit remarquable de l'une d'entre elles. C'est la conception qui s'affirme comme dominante qui est ainsi érigée en modèle.

L'idée de symbolisation, d'exemplarité des lieux sert, par ailleurs, à promouvoir de nouvelles significations pour des lieux inchangés, en les inscrivant dans un nouveau contexte territorial. Les lieux exemplaires s'inscrivent dans la pratique utopique de l'aménagement : non seulement ils sont destinés à créer un espace à l'image d'une société idéale, mais ils servent aussi à générer un type d'action partout reproductible. Ils sont cependant très différents des utopies : il s'agit de lieux bien réels et qui constituent une épure du modèle. Les aménageurs ont ainsi construit, à la demande des politiques, l'image d'une région dynamique, ouverte à la concertation et modèle sur de nombreux plans. Bref, une image qui, tout en servant les intérêts stratégiques du pouvoir, annonce l'avènement de nouvelles relations entre les citoyens et le politique.

### III. LES IMAGES PRODUITES : DES OUTILS DE COMMUNICATION ET DE LEGITIMATION POUR LA CONSTRUCTION D'UN TERRITOIRE

Alors que l'entité régionale n'a de réalité que dans le cadre de programmes d'aménagement, son émergence progressive s'accompagne de l'élaboration de représentations diffusées dans les documents officiels et de planification<sup>131</sup>. Ces projets explicitent en effet un « modèle territorial de représentations, (...) celui qui s'affirme en

<sup>129</sup> Cf. *supra* : IIème Partie, chapitre 6.

<sup>130</sup> MICOUD A. (1991) : *Des Hauts-lieux : la construction sociale de l'exemplarité*, CNRS, p. 10-12.

<sup>131</sup> GUMUCHIAN H. (1991), *op. cit.*, p. 123.



tant qu'officiel. Comme tel, il prétend s'imposer à l'ensemble du corps social. Il ressortit à l'idéologie territoriale dominante »<sup>132</sup>. Le discours sur l'espace qui est ainsi émis par les centres décisionnels a trois fonctions principales : le renforcement de la construction territoriale, la promotion de la région à destination d'un public interne et externe et enfin la légitimation du pouvoir central et des actions qu'il entreprend.

### A. La construction artificielle d'une territorialité

Dans un premier temps, la politique d'aménagement émet des images à destination de la population régionale dont le but est de renforcer le sentiment d'appartenance de cette population à un territoire régional.

La région du canal de Suez est une construction récente, qui est, à l'origine, le fait d'une entreprise capitaliste française. Pendant près d'un siècle, la société du canal a forgé un territoire fortement lié au canal maritime, dans lequel se retrouvaient à la fois les élites européennes, la bourgeoisie traditionnelle et les « gens de mer ». Mais les diverses vagues de peuplement, et notamment les plus récentes<sup>133</sup>, ont provoqué un renouvellement de la population des villes du canal qui se traduit par une diversification des activités et des représentations des divers groupes sociaux présents dans la région. Aussi, les acteurs d'autrefois demeurent-ils les seuls à partager une identité régionale qui appartient au passé.

La territorialité procède donc d'une construction volontariste de la part de l'Etat. La construction régionale ne se limite pas, en effet, à celle d'infrastructures : elle consiste aussi à consolider l'identité régionale, afin de dépasser le clivage qu'engendrent des appartenances à des territoires variés et morcelés<sup>134</sup>. La communication territoriale « s'avère un moyen efficace de recréer, sur les décombres des anciennes territorialités domestiques, une nouvelle conscience, beaucoup plus virtuelle et abstraite cette fois, de l'unité socio-spatiale des groupes humains »<sup>135</sup>. Ainsi, l'aménagement régional et urbain permet-il au pouvoir central de diffuser des représentations - dont certaines sont fondées sur le registre identitaire - qui sont destinées à rassembler une population hétérogène.

### B. La fonction de promotion et de communication de la région à destination d'un public interne et externe

Les documents d'aménagement constituent un outil de communication destiné, d'une part, à assurer la promotion de la région, et, d'autre part, à engager la mobilisation d'acteurs divers.

<sup>132</sup> LUSSAULT M. (1993), *op. cit.*, p. 289.

<sup>133</sup> Le repeuplement des villes du canal de Suez lors de la période de migrations qui a suivi leur reconstruction a rassemblé dans la région des individus d'origines fort diverses.

<sup>134</sup> Cf. *infra* : Chapitre 9 - au sujet de la réécriture de l'histoire et de la mobilisation de la mémoire collective - et Chapitre 10 - au sujet du morcellement des identités dans la région du canal.

<sup>135</sup> DI MEO G. (1998) : *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan, p. 245.

### 1. La promotion de la région vis-à-vis d'acteurs nationaux et internationaux

Les villes et les territoires sont devenus, à la fin du XXe siècle, des objets de communication. Dans ce contexte, la production d'images est vouée à promouvoir la région à destination d'un public interne et externe.

L'image d'une région dynamique, dont les aménagements prestigieux offriront des activités annonçant un renouveau économique, s'adresse à tous les citoyens égyptiens susceptibles d'immigrer dans une région dont le développement doit soulager la pression démographique dans la vallée du Nil. Par un discours d'inspiration progressiste, soutenu par une iconographie adéquate, les documents d'aménagement expriment de « nouvelles valeurs (mécanisation, standardisation, rigueur, géométrisme) [qui sont] affirmées dans un style d'avant-garde, en quelque sorte exposées au public dont il s'agit de conquérir l'adhésion par une impression de futurisme »<sup>136</sup>.

La promotion des atouts de localisation et l'image d'internationalisation et de modernisation des villes du canal, diffusée grâce à l'aménagement de nouveaux équipements adaptés à la mondialisation des échanges, sont destinées, par ailleurs, à attirer les grands investisseurs nationaux et, surtout, internationaux. L'aménagement de la région du canal a débuté alors que le président Sadate lançait une politique d'ouverture économique; il s'est poursuivi alors que le Président Moubarak décidait de confier 70 % de la mise en œuvre des méga-projets au secteur privé. La médiatisation d'une image de marque est de plus en plus réduite à des « stéréotypes censés assurer la cohérence et l'identification par la clientèle-cible (souvent la catégorie mythique des "entrepreneurs et hommes d'affaires") de la susdite image »<sup>137</sup>. La diffusion d'une image de la région axée sur son internationalisation est ici aussi au service de l'attractivité : elle a un rôle de « commercialisation » de la région. Il s'agit de l'imposer en tant que site d'implantation compétitif face aux régions concurrentes, dans un climat de compétition exacerbée.

### 2. Un instrument de mobilisation et de médiation entre pouvoir central et acteurs divers

Le discours diffusé par les documents d'aménagement peut être considéré comme un instrument de l'action. Il constitue une base efficace pour mobiliser les acteurs susceptibles d'intervenir par la suite dans la mise en œuvre du projet. Les acteurs en charge de la planification impulsée par le pouvoir central ont une action située très en amont de celle des nombreux acteurs qui seront partie prenante de la concrétisation effective du projet. Le statut et la situation des documents d'aménagement dans le déroulement du projet leur impose donc de contribuer, par la médiatisation des formes d'actions et des objectifs retenus, à la mobilisation des autres acteurs potentiels dans la dynamique du projet.

<sup>136</sup> CHOAY F. (1965), *op. cit.*, p. 40

<sup>137</sup> LUSSAULT (1996) : « Des récits et des lieux : le registre identitaire dans l'action urbaine », Préfaces du Colloque International « Centres, Marges, Réseaux : Perspectives européennes sur l'espace, l'identité et les représentations », Londres, Royal Holloway College, University of London, p. 3.



L'image projetée dans les documents d'aménagement constitue bien un outil de communication qui permet d'amorcer un dialogue entre l'autorité centrale et les différentes agences chargées de la conception et de la mise en œuvre des projets (gouvernorats, bureaux d'études privés, établissements financiers...). Du fait de la centralisation, en Egypte, du processus d'aménagement, l'échange reste le plus souvent circonscrit à un dialogue technique entre professionnels situés à des niveaux d'intervention supérieurs. Cela n'empêche cependant pas les acteurs chargés de la mise en œuvre d'introduire, dans cette phase même de mise en œuvre, selon la marge de manœuvre dont ils disposent, une part de leurs propres représentations<sup>138</sup>.

Parallèlement, le modèle territorial « officiel » qui s'exprime dans les plaquettes destinées au grand public revêt une fonction bien précise : il assure la médiation entre le pouvoir central et les acteurs nationaux et internationaux appelés à investir, en particulier dans les projets de grands complexes industrialo-portuaires de la dernière génération.

### C. La légitimation de l'existence et de l'intervention de l'Etat

Les documents d'aménagement, surtout ceux qui sont établis dans le cadre de la communication territoriale pour louer un projet précis, sont des instruments de communication qui doivent convaincre l'habitant comme le visiteur extérieur « que la ville est en branle et qu'une action légitime provoque ce mouvement vertueux »<sup>139</sup>. Ce sont des « supports qui permettent de diffuser une représentation officielle de l'agir urbanistique »<sup>140</sup> et d'affirmer la détermination et la légitimité du pouvoir central.

Le discours diffusé dans les projets d'aménagement est destiné à justifier l'intervention étatique et à assurer l'adhésion de la population à un modèle territorial de représentation. Sa fonction est avant tout politique : légitimer l'existence et l'intervention de l'Etat, notamment son aptitude à « loger le peuple », à lui fournir un travail et, au-delà, à garantir la paix sociale.

Le discours peut donc être considéré comme un instrument de la mise en œuvre d'une politique idéologique qui cherche à valider les options d'aménagement retenues. Le statut de l'énonciateur, sa légitimité à dire et à faire permettent d'affirmer la légitimité de l'action. Celle-ci doit cependant être constamment affirmée. Dans les villes du canal de Suez qui sont caractérisées par le caractère « rebelle » de leur population et le sentiment d'un manque de considération de la part des pouvoirs publics, la légitimation de l'existence et de l'action du pouvoir central prend un relief tout particulier.

<sup>138</sup> En 1975, la diffusion de modèles exogènes dans les plans d'aménagement de la région et des villes du canal fut l'occasion d'amorcer un dialogue entre experts étrangers et aménageurs locaux. Ces derniers parvinrent à modifier certains modèles théoriques pour les faire converger, dans la mesure du possible, avec leurs propres vues. Cf. interview de l'architecte Y. al-Zeini dans BRUYAS F. (1995) : « Aménagement de la ville de Port Saïd : le point de vue de l'architecte. Image idéale, méthodes et déconstruction du rêve », *Egypte/Monde-Arabe*, n°23, pp. 131-169..

<sup>139</sup> LUSSAULT (1996) : « Fabrique de l'image et du projet urbain », *op. cit.*, p. 120.

<sup>140</sup> *idem*.

### 1. L'effort de légitimation de l'action étatique dans des villes rebelles

Suez et Port-Saïd ont la réputation d'être deux villes rebelles au pouvoir central. Leur insoumission qui s'est manifestée ardemment dans l'histoire récente<sup>141</sup>, reste sensible sur la scène politique locale. Les villes du canal de Suez sont en effet de celles qui possèdent les plus fortes traditions politiques du pays. Les diverses tendances idéologiques ayant exercé une influence sur la vie politique égyptienne y sont largement représentées : le Wafd<sup>142</sup>, le Parti Communiste et celui des Frères musulmans (ce mouvement est né à Ismaïlia). Le caractère frondeur de ces villes se traduit aussi par l'existence d'une presse indépendante et satirique (à Port Saïd), par la liberté de ton de la fête des *alembi*<sup>143</sup> et la présence de personnalités contestataires tel le député port-saïdien du Parti du Rassemblement, al-Badri Farghali, réputé pour son acharnement à traquer les hommes politiques accusés de corruption.

Les Port-Saïdiens ont par ailleurs montré en 1983 et 1986, par de bruyantes manifestations, leur attachement tout particulier à une certaine liberté d'action dès lors qu'elle s'est trouvée menacée par la restriction des privilèges du statut franc accordé à la ville en 1975<sup>144</sup>. En janvier 2002, la révolte des commerçants a atteint son paroxysme, suite à l'entrée en vigueur, sans aucun avertissement ni consultation des commerçants et agents de la douane, d'un nouveau barème de taxes douanières totalement rédhitoire sur le prêt-à-porter sortant de la ville franche en direction d'Égypte<sup>145</sup>.

Le décret du cabinet présidentiel, passé en catimini le 1er janvier 2002, aboutissait à supprimer, sans consultation ni avertissement, le statut de ville franche. Les commerçants brutalement privés de leur clientèle<sup>146</sup> ont déclenché une grève générale et des manifestations hostiles au gouvernement qui furent réprimées violemment - 140 personnes furent arrêtées. En réaction aux violentes contestations des marchands Port-Saïdiens<sup>147</sup>, des douaniers et des clients, le gouvernement a finalement accordé quelques concessions aux manifestants en annonçant que « Port Saïd resterait une ville franche pendant cinq ans ». Durant cette période, son quota d'importations diminuera progressivement et les visiteurs de Port-Saïd auront droit de sortir de la zone franche au maximum cinq articles à usage personnel par personne et, cela, une seule fois par an.

<sup>141</sup> cf. *infra* : Chapitre 9.

<sup>142</sup> Le Wafd est l'héritier du parti nationaliste de Saad Zaghloul. Il est le parti le plus représenté au Conseil du gouvernorat de Port Saïd.

<sup>143</sup> Cette cérémonie est l'occasion de stigmatiser les problèmes de société et la corruption du régime. Cf. *infra* : chapitre 9.

<sup>144</sup> cf. *supra* : IIème Partie, Chapitre 7.

<sup>145</sup> La ville vit essentiellement de la revente de produits importés et détaxés et du tourisme de consommation. Avant la promulgation de ce nouveau décret, la clientèle, constituée essentiellement de voyageurs venus d'autres régions d'Égypte, n'avait à acquitter qu'une taxe de 10% à la sortie de la ville. Depuis le 1er janvier 2002, la hausse des taxes douanières sur certains produits peut atteindre jusqu'à 700% de la valeur des marchandises (selon le quotidien financier *al-Alam al-Youm* du 6/01/2002) et les taxes douanières forfaitaires sur les divers produits du prêt-à-porter varient de 50 à 1 850 L.E. (*al-Hayat*, 3/01/2002). Ainsi, une paire de jeans achetée 45 L.E. est taxée à 150 L.E. et une veste de 135 L.E. à 1 000 L.E. ! cf. *supra* : IIème Partie, chapitre 7.

<sup>146</sup> Les commerçants furent contraints de rembourser leurs achats aux clients et de reprendre les marchandises lorsque ces derniers se virent réclamer, à la douane en quittant la ville, des taxes aberrantes.

<sup>147</sup> De l'agent d'import-export au petit commerçant et au revendeur ambulant, tous vivent de cette activité.



D'après le gouverneur de Port Saïd, Mustafa Kamel, une notification préalable n'était tout simplement pas « prudente » du point de vue sécuritaire. Le gouverneur utilise alors un double registre de discours qui lui permet d'affirmer, dans une situation de crise grave, la légitimité de la décision étatique et, du même coup, celle de l'action vertueuse de l'aménagement entrepris par l'Etat au travers des méga-projets :

- d'une part il minimise les incidents survenus à Port Saïd et les conséquences du nouveau barème douanier en faisant appel à la solidarité nationale : « Même si 3000 commerçants sont "légèrement affectés" dans un futur immédiat, l'intérêt national doit primer », car, selon lui, le décret est conçu pour « sauvegarder l'industrie textile et d'habillement nationale et ses trois millions d'employés »<sup>148</sup> - et cela, même si seulement 2,5 % des importations nationales entrent à Port Saïd<sup>149</sup>;

- d'autre part, le gouverneur loue l'action du gouvernement en affirmant qu'en cinq ans - le délai accordé pour la suppression du statut franc de la ville - les commerçants auront le temps et l'occasion de se recycler dans des activités productives. Grâce à l'action édifianche de l'Etat dans la planification du méga-projet de Port Saïd Est, ils pourront, si on le suit, bénéficier des nouvelles opportunités d'emplois dans des domaines aussi divers que le port, les complexes industriels, l'agriculture (sur les 135 000 feddans à bonifier) et le tourisme.

Ainsi, l'élaboration de nouvelles images spatiales par le politique - qui se réalise notamment par l'implantation physique de nouvelles infrastructures susceptibles de modifier les comportements - permet-elle à l'Etat d'intervenir sur des points sensibles et « contribue [-t-elle] à masquer des problèmes cruciaux en désamorçant les contestations pour maintenir la paix sociale »<sup>150</sup>.

## ***2. La production d'images et d'identité au service de la régulation des relations entre une ville et le chef de l'Etat***

Les habitants des villes du canal, et de Port-Saïd en particulier, entretiennent une relation ambiguë avec le représentant de l'autorité centrale; celle-ci ne favorise pas leur adhésion à une politique régionale conçue au niveau central.

Nombreux sont les Port-Saïdiens qui considèrent en effet que leur gouvernorat est « délaissé » et « mal aimé par le gouvernement », et qu'eux-mêmes sont « mal-aimés » ou réputés « désagréables ». Les personnes que nous avons rencontrées expliquent ces représentations par la liberté de ton des Port-Saïdiens qui ne font pas allégeance au pouvoir en place : « Les gens parlent trop, sont trop libres et appartiennent, en plus, à l'opposition » nous indiquait M. Khaled Abu Traya<sup>151</sup>. L'isolement de la ville du reste du

<sup>148</sup> SHAHINE G. : « Under siege », *al-Ahram Weekly*, 10-16 january 2002.

<sup>149</sup> Central Bank of Egypt.

<sup>150</sup> GUMUCHIAN H. (1991), *op. cit.*, p. 126

<sup>151</sup> Khaled Abu Traya, restaurateur responsable d'une chaîne de restaurants, entretien le 26/10/1995.

territoire national a contribué à l'émergence d'un sentiment d'abandon de la population. Pour Chaïma<sup>152</sup>, si les Port-Saïdiens sont « mal-aimés », c'est « parce qu'on les imagine comme ne faisant pas partie de l'Égypte. Eux-mêmes se sentent loin de tout. Peut-être sont-ils enviés par les habitants d'autres villes parce qu'ils ont des rues propres et calmes, des produits du monde entier; c'est peut-être pour cela qu'on les dénigre ». Cet isolement n'est pas toujours perçu négativement. Ainsi, pour M. Aguiba, armateur représentant de la « vieille école, celle des Égyptiens-Français », comme il se définit lui-même, « Port Saïd n'est pas isolée, elle est tournée vers l'extérieur, y compris dans les modes de vie jusqu'en 1956. Mais aujourd'hui, elle a des liens multiples avec l'Égypte »<sup>153</sup>.

Néanmoins, au fil des conversations, le discours se focalise régulièrement sur la personne du chef de l'État et son appréciation de la ville.

Le temps ayant passé, le Président Sadate est présenté aujourd'hui comme le protecteur des villes du canal, et surtout, de Port Saïd. « Sadate avait vécu à Port-Saïd du temps de Farouk. Il aimait Port-Saïd » nous confiait Khaled Abu Traya. « Il décida d'en faire une ville franche. Comme c'était presque une île, sans activité agricole ni industrielle, il avait décidé de l'aider; mais c'était aussi pour remercier sa population d'avoir enduré les attaques de rues ». Ainsi, pour « compenser » les sacrifices des habitants lors des dernières guerres contre Israël et lors de la crise de 1956, et « récompenser » la ville entière de son patriotisme, le président Sadate aurait décidé d'accorder à Port Saïd un statut franc. Ce statut, perçu comme une source de richesses, devait amorcer la reconstruction de la ville et le retour des habitants.

Inversement, à entendre nombre d'habitants, le Président « Moubarak n'aime pas Port-Saïd ». Selon Khaled, c'est parce que « cette ville ne lui est pas favorable », comme en témoignent les bons scores des partis d'opposition aux élections locales. Achraf, port-saïdien et étudiant au Caire, précise ce sentiment : « Moubarak n'est pas aimé ici, et vice-versa. En 1985-86, il a affirmé sa politique « anti-Sadate », anti-ouverture : il a émis des lois et des taxes qui pénalisaient le commerce à Port Saïd »<sup>154</sup>. La réforme du statut franc de la ville que le gouvernement a tenté de faire passer en 1985 a été très mal perçue et a généré une certaine confusion. Pour Khaled, « son objectif était de renfermer la ville, et depuis, on ne sait plus quel est l'objectif du gouvernement »<sup>155</sup>. Les commerçants réfutent l'argument officiel d'une transformation volontariste de Port-Saïd en ville industrielle ; ce discours n'est selon eux qu'un simple alibi qui masque le « sabotage » de la ville franche

<sup>152</sup> Jeune femme port-saïdienne travaillant dans un bureau d'étude américain chargé de la dépollution du lac Manzalah, interviewée en 1996.

<sup>153</sup> Ahmed Aguiba, représentant d'armateur pour la Compagnie Worms, Vice consul de France, entretien le 22/10/96.

<sup>154</sup> Achraf, entretien le 2/05/1995.

<sup>155</sup> Khaled Abu Traya, entretien, 26/10/95



organisé dans les années ayant immédiatement suivi la mort du Président Sadate<sup>156</sup>, donc -imputé indirectement au Président Moubarak.

L'indignation suscitée par ces mesures fut d'autant plus forte que le statut franc avait été accordé à la ville « en remerciement » de la loyauté du peuple port-saïdien. « Je ne m'attendais pas à ce que l'Etat se montre aussi ingrat, sans cœur envers les fils de la ville qui a défendu l'honneur de l'Egypte, qui a livré de nombreuses batailles, qui a résisté, qui a vu ses enfants dispersés dans tous les coins d'Egypte » se révoltait Sa'id 'Abd al-Khaliq, rédacteur en chef du journal *al-Wafdi*, publié par le comité général du Wafd de Port Saïd<sup>157</sup>. Suite à cet événement, le premier journal wafdiste régional s'était donné pour mission de rendre compte des « intérêts de la ville franche, de [défendre] la cause de ses fils et de se dresser contre ceux qui appellent à la fermeture » (par opposition à l'ouverture économique)<sup>158</sup>.

Ainsi, si l'on en croit les habitants – du moins ceux que nous avons rencontrés –, l'ambiguïté des rapports entre la société locale et le personnage incarnant l'Etat se traduirait par le fait que le pouvoir central « punirait » ou « favoriserait » la ville en fonction de l'allégeance que lui prêteraient les populations. Le chef de l'Etat figure soit le bienfaiteur soit le saboteur, selon le sens que les acteurs locaux donnent à son engagement dans les affaires locales<sup>159</sup>. Si les critiques comme les louanges s'adressent directement au chef de l'Etat, c'est sans doute parce que la centralisation du pouvoir conduit la population à l'identifier comme le seul acteur responsable de leurs maux; et, de fait, il n'existe aucune instance intermédiaire entre ce pouvoir central et les citoyens<sup>160</sup>.

Pour gagner les populations rétives et assurer sa légitimité, l'action et le discours de l'Etat sont fondés sur deux registres : l'exercice de l'autorité - le contrôle accru de l'Etat sur la ville se traduit par le changement fréquent de gouverneur, ainsi que le recours aux forces de sécurité - et l'identité, « recyclée » notamment dans les documents d'aménagement. Le sentiment de bannissement et d'isolement des Port-Saïdiens se trouve ainsi en quelque sorte récupéré, d'une part dans les discours politiques, et d'autre part dans les documents de promotion de la ville et de ses aménagements.

• Lors de la campagne des élections législatives de 1995, le discours du nouveau candidat du parti national au pouvoir, l'entrepreneur touristique Hamed al-Shenawy, jouait sans ambiguïté sur la fibre nationaliste et le sentiment d'isolement des Port-Saïdiens lorsqu'il lançait un appel vibrant au gouvernement : « Non ! Port Saïd n'est pas extérieure

<sup>156</sup> Le président Sadate est mort le 6 octobre 1981 dans un attentat perpétré par des islamistes.

<sup>157</sup> Revue de la Presse Egyptienne (1985), n°21, CEDEJ, pp. 134-135.

<sup>158</sup> *idem*.

<sup>159</sup> cf. supra : IIème Partie, Chapitre 5.

<sup>160</sup> Bénédicte Florin l'a montré à l'échelle d'un quartier périphérique du Caire : les habitants de *Masakin el Zilzâl* s'en prennent directement au président Moubarak, c'est-à-dire au pouvoir central, qu'ils tiennent responsable de tous leurs problèmes. cf. FLORIN B. (1995) : « "Masâkin al-Zilzâl" ou la cité du tremblement de terre », *Egypte Monde-Arabe*, n°22, pp. 11-55.

[à l'Égypte], mais elle a des besoins et des insuffisances »<sup>161</sup>. Venue de la bouche d'un *golden boy* local, la critique aurait pu paraître déplacée, mais elle s'accompagnait d'une déclaration propre à tirer parti du patriotisme de la population dans un crescendo : « Nous avons dit non aux Anglais. Nous avons dit non à l'agression tripartite. Mais au Caire, nous disons oui ! oui ! oui ! »<sup>162</sup>.

• L'action urbaine et les efforts des gouvernements en faveur du développement de la ville sont par ailleurs au centre d'un discours qui reprend les incantations populaires de façon à légitimer l'action gouvernementale. On peut ainsi lire dans une publication destinée aux investisseurs : « Port-Saïd a souffert d'un grand nombre de guerres depuis les pharaons jusqu'à la conquête islamique et la fin de la guerre d'Octobre 1973. Ainsi, tous les gouvernements égyptiens ont cru devoir compenser les souffrances de Port-Saïd »<sup>163</sup>. En adressant ce discours à une population rétive à l'intervention gouvernementale, le gouvernement Moubarak tente de récupérer à son profit la décision de Sadate d'établir une ville franche ainsi que le sentiment de reconnaissance de toute la Nation à l'égard des Port-Saïdiens<sup>164</sup>.

La légitimation de l'action étatique sur la ville passe ainsi par la manipulation de représentations dont on ne sait plus véritablement d'où elles émanent. Elles sont néanmoins reprises et utilisées dans le discours sur l'aménagement, dans le but de rallier les divers acteurs locaux à l'action gouvernementale.

L'identité est donc mise au service de l'affirmation d'un modèle officiel. L'organisation du « modèle territorial officiel de l'action légitime » repose sur le recours au registre identitaire<sup>165</sup>. L'identité est en effet un outil de choix pour les opérateurs politiques en quête de légitimité, d'autant plus qu'elle est présentée comme une donnée extérieure aux personnes et aux intérêts privés et non limitée au temps de l'action<sup>166</sup>. Le registre identitaire de l'action urbaine aurait, selon M. Lussault, le rôle de « contribuer à pallier à la perte de signification de la ville, et, par suite, d'ordonner un monde cohérent de sens, susceptible, à la fois, de soutenir idéologiquement et valider socialement les opérations entreprises et de permettre la structuration d'une société locale harmonieuse, enfin purgée de ses troubles »<sup>167</sup>.

La politique d'aménagement permet ainsi de légitimer l'action étatique en montrant, à l'œuvre, le volontarisme du gouvernement, et en diffusant des images de l'action légitime entièrement tendues vers un futur radieux. Les rapports entre le président

<sup>161</sup> HAMMOND A : « Canal city built on shaky foundations », *Middle East Times, Egypt*, nov. 26 – dec. 2, 1995.

<sup>162</sup> *idem*.

<sup>163</sup> PORT SAÏD INTERNATIONAL TRADE POINT : *Investment opportunities*, Port Saïd Chamber of Commerce. Source internet : [http://www.tpegypt.gov.eg/portsaid/FR\\_ESTA.htm](http://www.tpegypt.gov.eg/portsaid/FR_ESTA.htm)

<sup>164</sup> Dans ce but, il va jusqu'à compatir à la souffrance des habitants d'une ville vieille d'à peine d'une siècle et demi en faisant référence aux guerres qu'elle aurait connues depuis l'époque pharaonique !

<sup>165</sup> LUSSAULT M. (1996) : « Des récits et des lieux... », *op. cit.*, p. 5.

<sup>166</sup> *ibidem*, p. 6.

<sup>167</sup> *ibidem*, p. 2.



Moubarak et les habitants de Port Saïd n'en demeurent pas moins conflictuels. L'absence de visite du chef de l'Etat dans la ville méditerranéenne du canal prouve, pour Achraf, interviewé en 1995, que « Moubarak n'aime pas Port Saïd » : « Depuis [les premières mesures restreignant l'activité de la ville franche au milieu des années 1980], il ne vient plus ici ».

Mais lorsque le chef de l'Etat s'est finalement rendu à Port Saïd, en octobre 1999, pour visiter le chantier du projet de Port Saïd Est, il a été victime d'un attentat à l'arme blanche dans les rues de la ville. L'auteur de l'attentat, immédiatement abattu par les forces de sécurité, était un vendeur ambulancier du quartier al-Arab, que les responsables de la sécurité se sont empressés de qualifier de malade mental, agissant seul, sans relation aucune avec les groupes islamistes armés. L'incident a été minimisé par les autorités, alors même qu'il intervenait après plusieurs tentatives d'attentat qui avaient visé le chef de l'Etat. Cet incident suscita un profond désarroi dans toute la ville. Dans un communiqué, le gouverneur de Port-Saïd, Moustapha Sadeq, affirmait : « La population de Port-Saïd condamne fermement cet acte lâche ». Mahmoud, un habitant dont l'amertume exprime bien l'inquiétude de la population à l'égard de la nature des relations entre le pouvoir central et la ville, précisait : « Si les gardes du corps n'avaient pas réussi à tuer ce fou, la foule l'aurait fait. Nous ne voulons pas que cet acte nuise à notre ville »<sup>168</sup>. La régulation des relations entre la ville et le pouvoir central, par le biais des représentations, constitue un enjeu considérable pour le gouvernement et le chef de l'Etat.

\* \* \*

La construction d'images territoriales et identitaires diffusées par le biais des documents d'aménagement participe à la régulation des rapports entre le pouvoir central et les villes périphériques du canal. Ces images utilisent la situation d'un isthme, présentée, comme c'est le cas pour les autres isthmes du monde, comme un gage d'une insertion à l'économie mondiale forcément bénéfique à l'ensemble de la région. L'internationalisation serait le vecteur du développement et les projets d'aménagement renvoient l'image du renouveau dont est porteuse l'action légitime de l'Etat.

A ces représentations correspond le recours systématique à des projets d'aménagement relativement démesurés, considérés comme susceptibles de diffuser une image de modernité, image encore associée au développement extraverti.

Les grands projets ne sont, certes, pas propres à l'Égypte : ils symbolisent partout la volonté démiurgique de l'homme de maîtriser la nature. Leur portée idéologique et mobilisatrice se traduit toutefois, en Égypte, par l'objectif qui leur est attribué de résoudre globalement les problèmes multiples qui se posent dans tout le pays. Ils acquièrent une dimension de projet national et font partie d'une stratégie de modernisation du territoire

<sup>168</sup> ABDEL-AZIM C. : « L'amertume des habitants de Port Saïd », *al-Ahram Hebdo*, 9/09/1999.

qui peut rassembler la population comme l'avait fait le Haut-Barrage dans les années 1960. Mais, désormais, il s'agit de rassembler le peuple autour de projets mobilisateurs qui, explicitement, font l'apologie de l'économie de marché, au moment même où la réforme économique rend la vie de plus en plus difficile aux populations les plus défavorisées.

La nécessité, pour l'Etat, d'affirmer la légitimité de son action vertueuse prend la forme d'un discours de justification de l'action qu'il entreprend sur l'espace; ce discours est supposé rassembler l'ensemble du corps social. La construction d'un territoire régional est donc menée bon train, non seulement par une action sur l'espace matériel, mais aussi par la production de représentations qui visent à construire un territoire régional et à conforter les identités régionales de ses résidents. Cette construction territoriale s'avère nécessaire dans une région de construction récente qui réunit des populations disparates. Cependant, l'Etat n'a pas le monopole de la production d'image. Il convient de ce fait de prendre en compte non seulement les représentations reconstruites du territoire que donnent à voir les documents d'aménagement, mais aussi celles qui sont élaborées par chacun des groupes présents à l'échelle régionale et locale. Les représentations de la population régionale, qui s'opposent ou se combinent à celles diffusées par le discours étatique, contribuent à façonner, elles aussi, une certaine image de la région, qui peut être sensiblement différente de celle proposée par le pouvoir central.



## Chapitre 9

### PRATIQUES DE L'ESPACE ET REPRESENTATIONS POPULAIRES : LE PROCESSUS DE FABRICATION D'UN TERRITOIRE DU CANAL

Les dynamiques spatiales en cours dans la région du canal de Suez résultent en partie de la façon dont les habitants vivent leur relation à l'espace, de l'image qu'ils s'en font, de la façon dont ils se l'approprient. Selon G. Di Méo, « le rapport collectif à l'espace construit par les pratiques de tous ordres » ne peut rassembler les divers groupes sociaux sur une même base géographique qu'à la condition « que les individus concernés partagent, tant dans leur vécu que dans leur imaginaire, la communauté de quelques structures spatiales élémentaires : nœuds, mailles, réseaux, qu'ils articulent de façon à peu près similaire »<sup>1</sup>.

Les lieux symboliques, les pratiques spatiales auxquelles ils donnent lieu, le discours des habitants des villes du canal et le récit d'une histoire commune traduisent l'appartenance de la population à un espace investi de représentations, à un territoire. Dans une région récemment mise en valeur et peuplée par des migrants d'horizons divers, la construction territoriale est en partie fabriquée par l'intervention étatique<sup>2</sup>. Elle s'efforce, par une politique de mémoire, de diffuser des représentations propres à l'émergence d'une identité collective et d'une conscience nationale. Cette politique est dictée par la nécessité de contrôler plus étroitement un espace situé à la marge du territoire national.

Pour aborder la question complexe des processus de fabrication, par les habitants eux-mêmes, d'un territoire du canal, nous commencerons par l'étude des lieux

---

<sup>1</sup> DI MEO G. (1991) : *L'Homme, la Société, l'Espace*, Economica/Anthropos, p. 146.

<sup>2</sup> Cf. *supra* : Chapitre 8.

symboliques à l'échelle de la ville de Port Saïd<sup>3</sup>, lieux qui renvoient à des éléments propres à la région du canal et à la Nation toute entière. Cette première partie permet de dégager deux éléments fondamentaux de la relation entre les hommes et l'espace : l'histoire partagée (en particulier les conflits liés au canal) et l'influence de la mer<sup>4</sup>. En second lieu, nous traitons du rôle de l'histoire dans la construction d'un sentiment d'appartenance à la région. La mise en valeur du patrimoine militaire et la réécriture de l'histoire dans les publications du gouvernorat permettent aux pouvoirs publics d'orienter la mémoire collective en mettant en relief certains aspects de l'histoire de façon à favoriser la cohésion régionale et le sentiment que la région est bien intégrée à la nation égyptienne.

## I. LE TERRITOIRE PORT-SAÏDIEN : EMBLEMES ET PRATIQUES FESTIVES, TEMOINS DU NATIONALISME ET DE L'INFLUENCE MARITIME

En identifiant les lieux symboliques à l'échelle de l'une des villes du canal de Suez, Port-Saïd, nous pourrions dégager quelques éléments susceptibles de montrer l'appartenance de cette population citadine à la région du canal et les premiers indices de l'existence d'un territoire du canal.

M. Lussault définit le lieu comme la plus petite unité complexe. Il n'existe pleinement « qu'en tant qu'il possède une portée sociale, en termes de pratiques comme de représentations, qu'il s'inscrit comme un objet identifiable, et éventuellement identificatoire, dans un fonctionnement collectif, qu'il est chargé de valeurs communes dans lesquelles peuvent potentiellement - donc pas systématiquement - se reconnaître les individus »<sup>5</sup>. Le lieu est donc susceptible d'incarner le territoire.

Pour B. Debarbieux, le lieu est un fragment et un symbole du territoire. Cet auteur a, en effet, mis en évidence la propriété qu'ont certains lieux, par significations interposées, de figurer dans un autre : ainsi, « un espace échappe à son échelle et se condense dans un des lieux qui le constituent »<sup>6</sup>. Pour expliquer comment les significations se jouent des distances et échelles géographiques et décrire la relation symbolique entre lieu et territoire, B. Debarbieux utilise la figure rhétorique de la synecdoque, qui permet de « suggérer une entité au moyen d'un terme, qui usuellement ne désigne que l'une de ses parties ». Cette analogie « repose sur l'existence de signifiés territoriaux pour des lieux qui sont d'abord de simples éléments de cette entité englobante »<sup>7</sup>. Ces « signifiés » sont

<sup>3</sup> Pour des raisons pratiques, liées à des rencontres particulièrement fertiles, nous avons davantage enquêté dans cette ville que dans les autres villes du canal. C'est aussi la ville qui affiche le plus d'éléments « visibles » à partir desquels s'ancre la territorialité.

<sup>4</sup> Celle-ci est repérée ici à l'échelle de Port Saïd mais sera traitée de façon plus détaillée dans le chapitre 10.

<sup>5</sup> LUSSAULT M. (1996) : *L'espace en actions : de la dimension spatiale des politiques urbaines*, Diplôme d'Habilitation à diriger des recherches en Géographie, Université de Tours, t. 1, p. 81 et 83.

<sup>6</sup> DEBARBIEUX B. (1995) : « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique », *L'Espace géographique*, 1995, n°2, p. 98.

<sup>7</sup> *idem.*



englobés dans le terme de lieu symbolique, où le symbole est à la fois « une forme capable de donner une apparence sensible à quelque chose qui n'en a pas (...), un ensemble de significations socialement établies et la source d'une expérience subjective de nature existentielle »<sup>8</sup>. Le lieu symbolique renvoie donc à une signification qui dépasse le cadre étroit du lieu, et il fait l'objet de pratiques spatiales qu'il nous reste à identifier.

La signification des lieux symboliques observés à l'échelle de la ville de Port Saïd va bien au-delà, non seulement du lieu, mais aussi de la ville, pour englober des valeurs propres à la région et à la Nation. En effet, ces lieux sont liés aux conflits noués autour du canal et pour sa maîtrise ainsi qu'à la « disposition » maritime des villes du canal. Dans un premier temps, nous identifierons ces lieux à partir de dessins d'enfants et nous tenterons de cerner leur signification à partir des valeurs collectives et des pratiques qui leur sont associées. L'étude de la célébration de la fête des *alembi* permettra ensuite de confirmer l'importance de l'histoire récente dans la constitution d'une identité locale et d'observer la mise en scène de la mémoire collective et sa fonction d'instrument du politique.

#### A. « Je dessine ma ville » : les emblèmes de Port-Saïd

La prise en compte des représentations et imaginaires des hommes et l'observation de leurs pratiques permettent de mettre en évidence des espaces qui semblent particulièrement signifiants pour eux. Certains lieux ou événements font partie des référents « obligés » pour les habitants de la ville de Port Saïd. Ils contribuent à ancrer la mémoire de la population dans l'espace matériel et participent à la construction symbolique du territoire. Les lieux qui sont représentatifs de la ville pour la population reflètent, en effet, son appartenance à une communauté localisée.

Nous empruntons le terme d'« emblème territorial » à M. Lussault, pour lequel les hauts-lieux sont des repères de la mémoire collective, qui jouent le rôle d'emblèmes pour les groupes sociaux qui les créent et en font usage. Simple partie de la ville, un « emblème » parvient néanmoins à l'incarner entièrement aux yeux du plus grand nombre. Il a la capacité symbolique d'exprimer, à lui seul parfois, la quintessence de cette ville<sup>9</sup>. Pourquoi préférer le terme d'emblème à celui de lieu symbolique ? Pour M. Lussault, cette notion est plus neutre que le terme de symbole, censé représenter un concept, une idée. Ainsi, l'emblème permet-il de référer à la fois à des valeurs sociales abstraites et à des objets concrets.

Dans un échantillon de dessins d'enfants port-saïdiens portant sur le thème: « Je dessine ma ville » et présenté dans une exposition organisée par l'Alliance Française<sup>10</sup>

<sup>8</sup> DEBARBIEUX B. (1995), *op. cit.*, p. 101.

<sup>9</sup> LUSSAULT M. (1993) : *Tours, images de la ville et politique urbaine*, Maison des sciences de la ville, p. 299.

<sup>10</sup> L'Alliance Française, association chargée de promouvoir la francophonie à l'étranger, a organisé ce concours avec les écoles primaires de la ville.

de Port Saïd en 1999, un certain nombre de lieux reviennent avec régularité : ils indiquent la représentation que les enfants se font de leur ville (cf. Pl. 19).

Un certain nombre d'éléments, associés entre eux, symbolisent manifestement la ville pour cette jeune génération. Capables de représenter la ville, les lieux ou éléments sélectionnés constituent des emblèmes territoriaux. Le fait que ces emblèmes soient identifiés par des enfants scolarisés en classes primaires et en collèges (que l'on appelle « classes préparatoires » en Egypte), nous semble montrer leur prégnance dans l'imaginaire et la mémoire collectifs. Intégrés par cette jeune génération, les emblèmes sont susceptibles d'être ceux qui sont partagés par le plus grand nombre.

Notons néanmoins que les écoles ayant participé à l'opération sont celles en contact avec l'Alliance Française. Il s'agit d'anciennes écoles religieuses et/ou françaises, dans lesquelles l'enseignement du français (même s'il tend à disparaître) suppose une sélection des élèves selon des différents critères : sensibilité des familles à l'apprentissage d'une langue étrangère, mais aussi, parfois, proximité du logement avec l'école (elles sont situées dans l'ancien quartier franc, celui qui rassemble la quasi-totalité des emblèmes le plus souvent cités). Les emblèmes sont donc plus « visibles » pour des enfants résidant dans ce quartier et qui y sont scolarisés.

### *1. Les emblèmes représentés de façon récurrente*

A partir de ces dessins, nous avons comptabilisé les occurrences des emblèmes les plus souvent représentés, étant entendu que plusieurs peuvent être figurés simultanément sur un même dessin (par exemple la mer, le bâtiment du canal et un navire).

Le résultat de ce décompte apparaît dans le tableau 16. Les emblèmes de la ville qui apparaissent le plus souvent sont divers éléments se référant à la mer (les flots, les poissons, l'ancien phare, les navires, les pêcheurs...), le bâtiment de l'Autorité du canal et la place des Martyrs avec son obélisque. Ce sont les symboles les plus identifiables, ceux qui se rapportent le plus directement à des lieux existants. D'autres éléments figurent sur ces dessins, sans qu'il soit possible de les associer à des lieux précis de la ville (maisons, mosquées, arbres...).

Tableau 16 : Les éléments représentatifs de la ville de Port Saïd dans les dessins d'élèves des écoles participant au concours : « Je dessine ma ville »

Types d'emblèmes	Bâtiment de l'Autorité du canal		La mer, bateaux, poissons		Place des Martyrs (obélisque)		Monument aux Morts		Socle de la statue de de Lesseps		Nombre total de dessins
	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%	
Primaires	21	15 %	102	73 %	15	11 %	9	6 %	4	3 %	140
Préparatoires	12	24 %	29	57 %	11	22 %	0	0 %	1	2 %	51
Total	33	33 %	131	69 %	26	14 %	9	5 %	5	3 %	191



Planche 19 : « Je dessine ma ville » : Port Saïd vue par ses écoliers



Source : Alliance Française, 1999.



Le thème de la mer domine nettement : elle figure sur les deux-tiers des dessins. Près d'un dessin sur cinq montre un monument commémorant les victimes des guerres du canal de Suez (la place des Martyrs ou le monument aux Morts); le bâtiment de l'Organisme du canal est le deuxième élément le plus représenté (sur 17% des dessins). Maintenant, si l'on effectue un classement du même type en tenant compte du niveau des élèves, on obtient des résultats sensiblement différents. Les dessins des élèves de primaire accordent une place plus importante encore à la mer, tandis que leurs aînés lui associent plus fréquemment d'autres éléments. Les plus jeunes (niveau primaire) représentent ensuite le bâtiment du canal, puis, la place des Martyrs et le monument aux Morts (ces deux derniers, réunis, reviennent plus fréquemment que le bâtiment du canal); les plus âgés (niveau « préparatoire ») montrent, sur plus de la moitié des dessins, un élément ayant un rapport avec la mer; ils s'intéressent ensuite au bâtiment du canal (un quart des dessins) et à l'obélisque de la place des Martyrs (qui figure sur 22% des dessins), sans jamais mentionner, comme le font leurs cadets, le monument aux Morts qui est implanté à Ismaïlia<sup>11</sup> (l'impact de ce monument chez les plus jeunes est sans doute lié au fait qu'il est le but de sorties scolaires effectuées justement dans les classes primaires).

Les emblèmes qui apparaissent dans les dessins d'enfants renvoient à deux grands thèmes : l'ouverture de la ville sur l'extérieur par le biais des échanges maritimes internationaux via le canal (peut-être aussi à l'influence de la Compagnie Universelle dont le bâtiment a été récupéré par l'Autorité du canal) et la lutte populaire lors des deux dernières guerres (cf. Fig. 58). Ces emblèmes de la ville ont une signification historique que nous nous attacherons à retracer, tout en décrivant comment la population port-saïdienne pratique les lieux dans lesquels ils sont localisés.

#### •Le thème de la mer et le bâtiment du canal

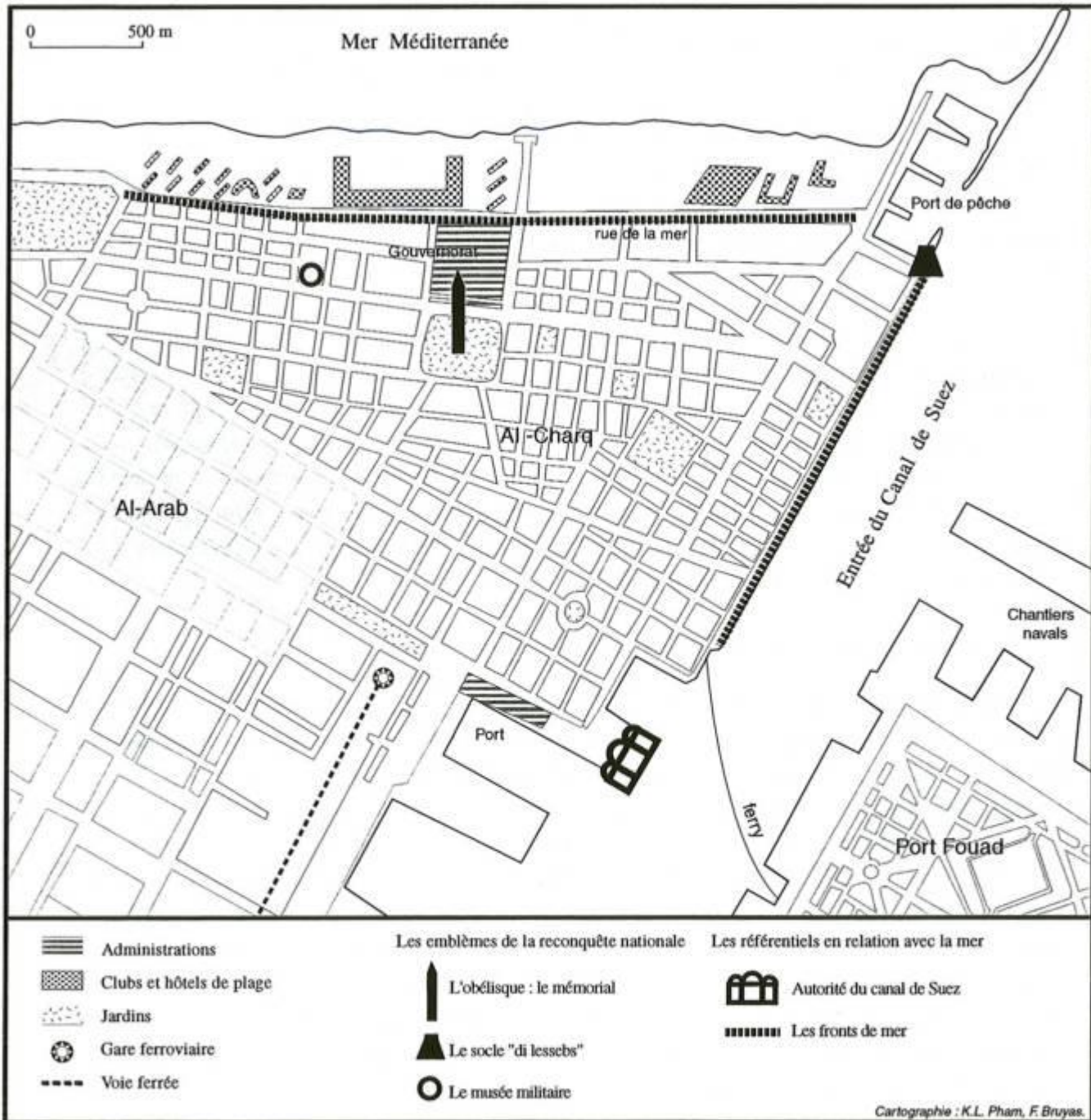
Les références à la mer sont donc omniprésentes. Elles vont de la représentation des flots d'où émergent ici ou là un phare ou le bâtiment du canal à celle des activités pratiquées en mer : pêche (poissons, retour de pêche et tri des poissons, ravaudage des filets sur la plage), transport maritime (paquebots, navires-cargos, vraquiers et même un porte-conteneurs) et services aux navires (l'un des dessin montre les *bambutis*<sup>12</sup> en activité). L'ancre marine est aussi fréquemment représentée : ceinte de deux branches de lauriers, elle figure l'emblème « officiel » de la ville, qui apparaît sur les publications du gouvernorat.

<sup>11</sup> Cf. *infra* : II. de ce chapitre.

<sup>12</sup> Les *bambutis* sont une ancienne corporation de gens de mers qui se chargent du ravitaillement, par barque, des navires mouillant à l'entrée du canal. Cf. *infra* : Chapitre 10, III.



Fig. 58 : Les emblèmes de Port Saïd



Le bâtiment de l'Organisme du canal de Suez est sans doute l'emblème le plus reconnu de Port Saïd. Construit par la Compagnie Universelle du canal au début du XXe siècle, il marque le paysage par ses dimensions et sa large façade blanche à deux niveaux, où l'on aperçoit, derrière les arcades, la couleur verte qui rappelle celle des trois coupoles de faïence qui surmontent le bâtiment. Dans les dessins d'enfants, ce bâtiment est presque systématiquement associé à la mer, ce qui se conçoit étant donné sa fonction (gestion du trafic du canal) et sa situation face au quai du port dans l'entrée du canal.

Comme il est entouré de vastes jardins boisés dont l'accès est réglementé, le bâtiment n'est véritablement visible que depuis la mer, lorsqu'on traverse l'ancienne branche du canal pour se rendre en ferry-boat dans le quartier de Port-Fouad; il acquiert alors toute sa monumentalité et semble surgir de l'eau (l'un des dessins le figure d'ailleurs avec une coque de navire sur sa base).

Si ce bâtiment permet d'identifier Port Saïd parmi les villes du canal, il permet aussi de représenter le canal de Suez - à la fois la voie d'eau matérielle et son Autorité. Il renvoie donc à des symboles d'échelle différente (de la ville au canal), mais aussi de nature différente (de la matérialité du canal à l'abstraction des échanges maritimes ou de l'autorité qui détient le canal). Ce bâtiment symbolise à la fois « l'immersion » de la ville dans un environnement maritime et la libération nationale, dont témoigne la ré-appropriation du bâtiment par les Officiers libres lors de la nationalisation du canal en 1956 et par tous les Port-Saïdiens depuis.

- L'obélisque de la place des Martyrs

L'obélisque de Port Saïd fut érigé à la mémoire des victimes de la crise de 1956 sur la place qui fut dénommée « des Martyrs » et inauguré par Nasser en personne en décembre 1958<sup>13</sup>. Il est situé au centre du jardin d'une place monumentale qui abrite, au nord, le bâtiment du gouvernorat. L'obélisque est surélevé sur un socle de 6 m de hauteur et orné de bas-reliefs qui représentent les différentes phases de la lutte populaire contre l'impérialisme - la révolution du 23 juillet 1952, la nationalisation de la Compagnie du canal en 1956 et le combat des rues qui s'en suivit à Port Saïd -, et d'un verset du Coran. Dans son socle est installé un musée militaire, qui a été remplacé en 1995 par un musée d'art contemporain. Les enfants de toutes les écoles s'y rendent lors de leur scolarité. La place, très dégagée du fait de ses dimensions, est relativement peu fréquentée en dehors des fêtes qui rassemblent des familles entières dans les jardins de la ville; la plupart du temps, elle est surtout un lieu de passage qui permet aux piétons d'accéder au gouvernorat ou à la plage qui se trouve en arrière de celui-ci. La place est en revanche un lieu de transit important pour les automobilistes, puisqu'elle permet d'accéder à la sortie ouest de la ville, au nord du quartier al-Arab et à la rue de la Mer, haut-lieu des sorties

---

<sup>13</sup> *Lettre du Caire*, n° 5, 8-15 mars 1999.



citadines. Il en résulte que la place, et *a fortiori* son obélisque, ont une certaine visibilité dans les parcours urbains.

- Le monument aux Morts

Le monument aux Morts qui apparaît dans un quart des dessins illustrant la ville de Port Saïd, est en fait situé à Ismaïlia. Ce bâtiment monumental, surmonté d'une baïonnette, a été élevé en souvenir des victimes de la guerre d'octobre 1973. C'est « le » mémorial de la région; son musée fait aussi l'objet de visites à visée éducative. Des enfants associent donc ce lieu à leur propre ville, Port Saïd, alors même qu'il est situé dans la ville centrale du canal et destiné à commémorer une guerre au cours de laquelle toute la région a souffert<sup>14</sup> et toute la nation s'est engagée. Ce monument, symbole des sacrifices consentis pour la victoire de tout le pays, a la propriété de renvoyer à des valeurs nationales tout en symbolisant des espaces d'échelle différente : la région dans laquelle il est inclus, mais aussi la ville de Port Saïd (pour certains enfants), c'est-à-dire une part du tout (la région) qu'il représente.

- Le socle de la statue disparue de Ferdinand de Lesseps

Le socle d'une statue disparue apparaît dans quelques-uns des dessins d'enfants. Bien que la fréquence avec laquelle il soit figuré soit faible, nous l'avons relevé car, d'une part, il constitue l'une des « attractions » de Port Saïd, et d'autre part, c'est de l'absence même du personnage représenté - qui lui donne néanmoins son nom - qu'il tire tout son sens et sa valeur.

Il s'agit en effet du socle de la statue de Ferdinand de Lesseps, responsable du creusement du canal, qui avait été érigée peu après l'ouverture du canal de Suez, à l'extrémité d'une digue qui annonçait l'entrée du canal maritime (cf. Pl. 20). Située au large de la ville, elle était destinée à apparaître comme un signe aux voyageurs arrivant par la mer. A l'issue de la nationalisation du canal en 1956 et de la crise de Suez<sup>15</sup>, la population, dans un élan nationaliste, prit pour cible la statue du fondateur du canal, qu'elle considérait comme un symbole de l'oppression impérialiste. La statue fut déboulonnée, mais son socle désormais vide subsista, comme un témoignage de la libération populaire. Ce socle donne le nom de l'illustre personnage au lieu qu'il occupe.

---

<sup>14</sup> La guerre de 1973 mit fin à l'occupation de la rive orientale du canal depuis 1967 par l'armée israélienne et permit à la population exilée de revenir dans les villes du canal.

<sup>15</sup> Celle-ci mit fin à une période de troubles entre les citadins et les forces britanniques occupantes, retranchées dans la région du canal.

Planche 20 : La statue de Lesseps annonçait l'arrivée à Port Saïd depuis la mer (début du XXe siècle)



*Cliché : Lehnert & Landrock.*

Planche 21 : « De lesbs », un point de repère indiqué dans la signalisation routière, au même titre que la plage ou la douane, qui bornent toutes deux la ville



*Cliché : F. B., 1996.*

Planche 22 : Le socle de la statue de Lesseps, un lieu de rencontre



*Cliché : F. B., 1996*

Planche 23 : Une statue embarrassante, reléguée dans les chantiers navals de l'Autorité du canal



*Cliché : F. B., 1996.*



En moins d'une centaine d'années, les sables qui se sont déposés sur le rivage méditerranéen ont permis à la ville de s'étendre sur les terrains gagnés sur la mer et au socle de se trouver désormais dans le tissu urbain. Connu sous le nom de *di lessebs*, ce lieu est désormais un point de repère, qui est indiqué dans les panneaux de signalisation routière (cf. Pl. 21). Situé dans le quartier al-Charq (ancien quartier européen), à l'extrémité d'une promenade qui longe l'entrée du canal et le port (l'ancienne digue), le socle de la statue est devenu le but d'une promenade, un lieu où l'on se retrouve, où l'on reste assis à regarder le canal (cf. Pl. 22); c'est aussi un lieu de rendez-vous romantique où l'on échange des mots doux; on grave sur le socle son sentiment pour l'aimé. Ce lieu, propice à l'intimité, bénéficie de son isolement relatif par rapport à la ville, face à la mer. Le réaménagement de la promenade<sup>16</sup> entrepris en 1999, risque pourtant de remettre en cause cette qualité : en rendant plus attractif le front du canal à proximité de son débouché, cette promenade pourrait en effet restreindre la possibilité des jeunes gens de s'y retrouver loin de la foule.

Les pratiques populaires associées désormais au lieu « di lessebs » ne rendent pas compte de la valeur historique du lieu. Ce ne sont pas des slogans nationalistes qui sont affichés sur le socle. La population s'est néanmoins approprié le vestige d'un monument qui fut rejeté en tant que symbole de l'oppression, mais qui représente depuis que la statue a été déboulonnée, la libération du peuple.

La statue fait toujours, à mots couverts, l'objet de controverses. Elle a été restaurée en 1989-90 dans les ateliers de l'Autorité du canal de Suez, à l'initiative de l'Association française des amis de Ferdinand de Lesseps. Depuis lors, la statue, entreposée dans les mêmes ateliers (cf. Pl. 23), embarrasse les autorités locales qui hésitent à la replacer dans la ville, car déjà en 1996, la proposition de réinstaller la statue à l'entrée du canal suscita de vives réactions. Un opposant à ce projet rappela alors que, lorsque le peuple avait déboulonné la statue en 1956, « il n'agissait pas dans un esprit de destruction aveugle, mais parce que de Lesseps avait fait preuve de déloyauté et avait été le complice des Britanniques lors de leur occupation de l'Égypte en 1882 »<sup>17</sup>. Ceux qui considèrent de Lesseps comme un symbole colonial préconisent de laisser le piédestal vierge « en mémoire de l'opposition populaire à l'agression étrangère »<sup>18</sup>. À l'inverse, ceux qui le considèrent comme une part de leur histoire, réclament la réinstallation de la statue. Un compromis tend cependant à s'établir, qui prévoit l'installation de la statue dans le jardin du musée de Port Saïd, mais aucun homme politique ne semble prêt à accomplir un geste qui ne fait pas l'unanimité. La construction, dans les années 1980, d'une gigantesque mosquée au nord de la ville et dont les hauts minarets annoncent l'entrée du canal aux

<sup>16</sup> La promenade a en effet été surélevée de façon à élargir le panorama sur l'entrée du canal maritime et à permettre l'installation de magasins en rez-de-chaussée.

<sup>17</sup> Ali al-Raï, *al-Ahram Hebdo*, 8-14 mai 1996. Cf. chapitre 2 I. B. 3.

<sup>18</sup> El-Shennawi, député port-saïdien, interviewé par S. El-Bahr : « Land of the rising sun », *al-Ahram Weekly*, 8 - 14 April 1999.

navires approchant, a fourni un sémaphore de l'Islam qui remplaçait avantageusement la statue de de Lesseps à l'entrée du canal.

Les emblèmes de la ville tracent un réseau de lieux symboliques qui sont régulièrement pratiqués par les citoyens et cette pratique renforce la prégnance de ces symboles dans la relation des hommes aux lieux.

## 2. De l'emblème au lieu, du lieu au territoire

Les emblèmes territoriaux renvoient à des valeurs et des espaces qui dépassent le lieu qu'ils occupent. Les pratiques dont ils sont l'objet renforcent le lien symbolique de l'homme au lieu. Ces emblèmes s'apparentent aux lieux symboliques définis par Debarbieux. Sa définition du symbole englobe à la fois le concept, l'idée, et l'objet concret qui fait l'objet de pratiques spatiales.

Les emblèmes identifiés à Port Saïd, et que l'on peut qualifier aussi de lieux symboliques, peuvent être différenciés selon deux critères :

- l'échelle : certains emblèmes s'apparentent à un lieu étroitement borné, souvent un monument (le bâtiment du canal, le monuments aux Morts et l'Obélisque de la place des Martyrs, et le socle de la statue de Ferdinand de Lesseps); d'autres à un espace plus vaste ou à une idée plus abstraite (la mer, les échanges par le biais des navires...). Ils ont ainsi la capacité d'évoquer un espace ou un phénomène existant à plus petite échelle : ces emblèmes sont « dotés d'une échelle propre tout en fonctionnant, superlativement, à une autre, plus englobante »<sup>19</sup>.

- la signification : certains lieux renvoient à un espace concret (le bâtiment du canal renvoie à la ville, voire à la région; la mer réfère à la nature presque « insulaire » du site de la ville, mais sans doute aussi à l'espace des échanges internationaux), alors que d'autres renvoient à une abstraction de nature idéologique (les monuments commémoratifs des guerres de 1956 et 1973 ou le socle de la statue de de Lesseps évoquent le nationalisme).

Capables de représenter la ville entière, les emblèmes peuvent-ils symboliser l'intégralité du territoire (régional ou national) ou seulement, comme l'indique M. Lussault, les « valeurs idéelles qui sont celles de la société du moment et qui englobent l'idéologie territoriale du cru »<sup>20</sup> ? Selon B. Debarbieux, les lieux symboliques auraient cette double capacité puisque ce sont « des constructions rhétoriques destinées à désigner par connotation le territoire et la collectivité sociale qui l'érige »<sup>21</sup>. Cet auteur a conçu une typologie des lieux symboliques fondée sur la nature du processus de symbolisation : il différencie les *lieux attributs* (signes du territoire) des *lieux génériques*

<sup>19</sup> LUSSAULT M. (1996), *op. cit.*, p. 84.

<sup>20</sup> LUSSAULT M. (1996), *op. cit.*, p. 85.

<sup>21</sup> DEBARBIEUX B. (1995), *op. cit.*, p. 100.



(modèles qui figurent une abstraction) et des *lieux de condensation sociale et territoriale* qui expriment le système de valeur des sociétés.

Certains lieux identifiés à Port Saïd renvoient à un espace concret - le bâtiment du canal, la mer... Ce sont des *lieux attributs* dans la nomenclature de Debarbieux. Ils ont une signification simple et sans ambiguïté : Port Saïd, c'est le canal. D'autres lieux renvoient à une idée abstraite, de nature idéologique, telle que le nationalisme - socle de Ferdinand de Lesseps, monument aux Martyrs.... Ce sont des *lieux de condensation territoriale* : ils sont « construits et identifiés par une société qui se donne à voir à travers eux, qui les utilise pour se parler d'elle-même, se raconter son histoire et ancrer ses valeurs »<sup>22</sup>. Le lieu attribut s'apparente plus au signe et le lieu de condensation au symbole. Ils n'expriment pas le même « signifié géographique : d'un côté, il s'agit d'un espace reconnu et identifié, de l'autre, il s'agit à proprement parler d'un territoire, c'est-à-dire un construit idéologique et matériel, forgé par l'idée que la société se fait d'elle-même »<sup>23</sup>.

Ces lieux distincts les uns des autres forment les différents points d'ancrage de la territorialité. Ils permettent au groupe d'avoir une existence collective et des sites où cette existence est mise en scène. En regroupant des lieux, le territoire leur confère un sens collectif plus affirmé que celui qui découle de leur seule pratique (DI MEO G., 1998, p. 41). La production du territoire résulte de l'interaction de deux formes d'espace : l'espace matériel, physique, et l'espace idéal, mythique. Ainsi, le lieu symbolique participe-t-il de la structuration du territoire parce qu'il « fait le lien entre un espace géographique structuré par les principes de contiguïté et de connexité, et un monde symbolique, construit à l'aide de synecdoques et de métaphores »<sup>24</sup>. L'étude des pratiques de l'espace lors de la fête des *alembi* nous permet de compléter la carte des lieux symboliques de la ville et de préciser la nature du territoire port-saïdien.

## **B. La fête des *alembi*, facteur de territorialisation et instrument de régulation sociale**

Dès 1981, Paul Claval s'est intéressé aux fêtes en s'attachant à décrire « l'âme » des villes. Les fêtes contribuent, d'après lui, à dresser « un tableau sensible à la diversité des façons de vivre la ville »<sup>25</sup>. M. Roncayolo, dans un essai sur la culture urbaine, invitait lui aussi, quelques années plus tôt, à « compter avec les symboles et les manifestations : des emblèmes aux rites et aux fêtes collectives »<sup>26</sup>.

<sup>22</sup> *idem.*

<sup>23</sup> DEBARBIEUX, B. (1995), *op. cit.*, p. 101. Cet auteur assimile les « hauts-lieux » de la nation, ces « symboles localisés qui condensent le territoire collectif et exaltent une certaine conception de la nation » aux lieux de condensation.

<sup>24</sup> DEBARBIEUX B. (1995), *op. cit.*, p. 108.

<sup>25</sup> CLAVAL P. (1981) : *La logique des villes*, Litec, p. 460.

<sup>26</sup> RONCAYOLO M. (1990) : *La ville et ses territoires*, Folio, p. 89. Cet essai fut publié pour la première fois en 1978.

Contrairement à la fête officielle qui « ne traduit pas une exubérance spontanée réelle »<sup>27</sup>, la fête des *alembi* est une manifestation populaire à laquelle tous les citoyens peuvent participer et dans laquelle chacun contribue à créer le spectacle. Elle prend la forme d'un grand défilé au cours duquel les habitants exhibent des marionnettes à l'effigie de personnages représentant les différents maux de la société - les *alembi*, du nom du haut commissaire britannique, Lord Allenby, qui exerçait l'autorité de la Couronne lors du protectorat. Les marionnettes sont brûlées dans les rues la nuit venue. Cette cérémonie renforce l'identité des groupes qui l'organisent et participent aux réjouissances; elle constitue un facteur non négligeable d'intégration territoriale. La célébration des *alembi* mobilise les symboles les plus forts de l'appartenance au territoire, en particulier l'exaltation de la lutte nationaliste.

Chaque année, la répétition de la fête ranime la symbolique des lieux qui se trouvent transcendés par ce temps fort de la vie collective. La symbolique, ravivée par la fête, « épouse et qualifie les lieux », elle « fait surgir un sens profond dans les espaces festifs »<sup>28</sup>. Elle met à jour la nature du lien territorial, et confère ainsi au territoire une lisibilité éclatante. Comme l'a montré A. Madœuf à propos de la célébration des saints au Caire, « les célébrations festives, moments cycliques qui rythment le cours de l'existence des êtres et marquent la symbolique et le sens des lieux, résultent de la fusion et de la superposition d'un lieu consacré et d'un moment célébré »<sup>29</sup>. La fête surgit comme un interstice de l'espace-temps. Elle possède ainsi « la propriété de rappeler des événements et des croyances que des lieux emblématiques, à la fois cadres et acteurs de la fête, transfigurés par son brusque surgissement, contribuent à imprimer dans la mémoire collective » (DI MEO G., 2001, p. 10).

### *1. L'origine de la fête des « alembi » : l'exaltation de la libération nationale*

L'origine de cette fête remonte au Protectorat britannique, lorsque Lord Allenby, commandement des forces britanniques en Egypte, stationnait dans une garnison à Port Saïd. L'année 1917, la veille du *mouled* (le jour de la naissance du Prophète) coïncidait avec la fête de *Cham al-nessim* (Fête du printemps). Les Port-Saïdiens s'étaient rassemblés cette nuit-là dans le quartier européen al-Afrangi, où ils chantèrent et dansèrent jusqu'à l'aube. Pour mettre fin à ce vacarme, les forces militaires de l'occupant, sur l'ordre du maréchal Allenby, procédèrent à une série d'arrestations de façon à disperser la foule. Le calme revenu, une partie de la population décida de signifier sa résistance en brûlant sur un bûcher public un mannequin qui symbolisait à la fois le mal et l'opresseur : *l'alembi*.

En 1919, le maréchal Allenby, fut promu pour reprendre en mains la situation après la révolution populaire amplifiée par l'arrestation du nationaliste Saad Zaghloul

<sup>27</sup> CLAVAL P. (1981), *op. cit.*, p. 464.

<sup>28</sup> DI MEO (2001), p. 1.

<sup>29</sup> MADŒUF A. (1997), p. 73.



(Fondateur du parti nationaliste Wafd). Les émeutes et attentats à l'encontre des soldats britanniques se multiplièrent et Allenby mena une répression sévère. Il fut tenu pour responsable du climat de terreur qui régna jusqu'en 1925<sup>30</sup> et devint le symbole de l'occupation britannique contre laquelle se soulevait le peuple. Dans un contexte de renforcement du sentiment nationaliste, la mise à feu de mannequins se reproduisit chaque année à la veille de *Cham al-nessim*, et devint une coutume.

Pour un grand nombre de Port-Saïdiens, en particulier les plus jeunes, la célébration de la fête est associée à la « Victoire » de 1956. Après la nationalisation du canal de Suez, l'intervention des armées britannique, française et israélienne à Port Saïd avait en effet conduit la population à s'engager dans des combats de rue très meurtriers. Elle en garde un souvenir idéalisé. La plupart des habitants vivent le temps de la fête comme celui de la commémoration de leur histoire, transcrite dans des récits imagés et quelque peu remaniés.

Selon les habitants, la fête aurait perduré jusqu'à la veille de la guerre israélo-arabe de 1967 qui contraignit la population de la ville à l'exil. Il est toutefois probable que si la fête s'est reproduite un certain temps (difficile à préciser), elle n'était déjà plus célébrée avant la guerre. La famille Khodeir, qui compte de nombreux artistes, mit tout en œuvre pour la faire revivre après la reconstruction de la région au milieu des années 1970 et elle y réussit puisque la fête se a lieu chaque année depuis 1975. « Cet événement peut devenir, au fil de ses répétitions périodiques, objet patrimonial et lieu de mémoire. Il finit par s'imposer en tant que symbole d'une totalité territoriale (enjeu social, politique ou économique) dont il convient sans cesse de manifester l'unité et l'identité pour qu'elle existe et perdure » (DI MEO G., 2001, p. 58).

## 2. Le temps de la fête

La fête des *alembi* revient de façon cyclique chaque année, à l'arrivée du printemps. Elle intervient la veille de la fête de *Cham el-nessim*, littéralement « respirer la brise », qui célèbre le renouveau printanier de la nature dans toute l'Égypte.

Cette coïncidence enrichit la célébration des *alembi*, puisque toute la ville est en fête la veille du grand jour. Les familles, vêtues de vêtements neufs, symboles d'un nouveau départ, célèbrent le retour du printemps à la campagne ou dans les jardins publics où elles s'installent pour pique-niquer. Elles consomment les différents aliments symboliques de la renaissance végétale (oignon frais, laitue) ou de la sacralisation du Nil (le *fessikh* : mulet conservé dans le sel). A ces plats s'ajoutent les œufs multicolores, devenus le symbole de la Pâque orthodoxe, qui est fêtée la veille de *Cham el-nessim*. Trois fêtes sont ainsi célébrées successivement durant trois jours : Pâque, les *alembi* le deuxième jour, *Cham al-nessim* le troisième jour. La société port-saïdienne superpose ainsi d'anciennes traditions à celles qui sont issues de nouvelles croyances ou événements et les adapte à

<sup>30</sup> BERQUE J. (1967) : *L'Égypte : Impérialisme et Révolution*, Paris, Gallimard, 746 p.

ses nouveaux besoins. Les différents rites et pratiques se mêlent dans une atmosphère festive.

La superposition des fêtes de *Cham el-nessim* et des *alembi* confère aussi à cette dernière une dimension supplémentaire propre aux fêtes calendaires qui traduisent le rythme des saisons<sup>31</sup>. La fête de *Cham al-nessim* rend hommage à l'abondance et à la fécondité des récoltes de l'été et de l'automne. Elle rassemble tous les Egyptiens, musulmans et coptes, autour d'une tradition antique<sup>32</sup> durant laquelle leurs ancêtres, entièrement soumis à la crue du Nil, célébraient déjà les éléments de la nature.

Comme toute fête louant la générosité de la nature, « il s'agit, pour les hommes soumis aux forces d'une nature sur laquelle ils n'ont que peu de prise, de les exorciser. Pour cela, ils doivent se retrancher d'un cours du temps ordinaire qui les dépasse, d'un temps qui les écrase. Le temps et l'espace fabriqué de la fête répondent à cette exigence » (DI MEO G., 2001, p. 4). La fête calendaire articule le temps cyclique des saisons et le marque de son repère.

Le temps de la fête des *alembi* est, de surcroît, marqué par l'opposition jour/nuit. Alors que la journée est consacrée à la promenade dans la ville, à la recherche des *alembi* exposés ici et là, le soir venu, la foule se fait plus dense et la nuit devient l'occasion de tous les débordements autour des feux allumés dans les rues pour brûler les marionnettes. Comme c'est souvent le cas dans les fêtes calendaires l'ordre établi est renversé et les règles sont inversées. Dans la fête des *alembi*, la parole donnée à l'homme de la rue amorce le principe d'inversion de l'ordre établi. Il prend toute son ampleur la nuit venue, lorsque les marionnettes sont brûlées dans de grands feux en pleine rue<sup>33</sup>. L'excitation et la fascination qui saisissent la foule rejoint l'allégorie du renouveau fêtée lors de *Cham el-nessim* : le feu purificateur permet d'exorciser les problèmes les plus criants de la cité ou de la société, symbolisés par les marionnettes. Le feu symbolise aussi le renouveau du printemps et permet à la société, le temps d'un défoulement collectif, de « désamorcer les conflits dans une sorte de rituel », avant de recommencer le cycle d'une année durant laquelle les règles habituelles reprennent le dessus. Dès le lendemain de la « folle nuit », toutes les traces de la frénésie nocturne ont disparu, la ville a repris son apparence habituelle et la population sa place coutumière. En cela, « la fête agit comme une véritable catharsis » (DI MEO G., 2001, p. 17).

### 3. La « mise en scène » de la ville

« Il est des événements attendus, reproduits, lesquels impliquent une adhésion et une participation collectives et mettent en scène, pour un temps, des espaces de la ville »<sup>34</sup>. De telles mises en scène modifient les lieux de façon à rassembler la population

<sup>31</sup> Selon la classification établie par G. Di Méo. cf. DI MEO G. (2001) : *La géographie en fêtes*.

<sup>32</sup> Comme en atteste une stèle du Nouvel Empire exposée au Musée égyptien du Caire. EL HAMI D. : « Sur un air de printemps », *al-Ahram Hebdo*, 26/04/2000.

<sup>33</sup> Des témoignages de la période médiévale attestent que la fête du printemps égyptienne célébrait déjà l'inversion de l'ordre établi ; pour une durée limitée, les faibles et maltraités prenaient le dessus. HASSAN F. : « The king of spring », *al-Ahram Weekly*, 15-21 avril 1999. C'est en effet le cas dans de nombreuses autres fêtes calendaires.

<sup>34</sup> MADGEUF A (1997), *op. cit.*, p. 73.



autour de symboles qui sont autant d'« hommages à un lieu borné ». En ce sens, « la fête définit le lieu »<sup>35</sup>. Les lieux sont sublimés par la fête, avant de redevenir ordinaires à l'achèvement de la cérémonie. La fête produit bien un espace, elle le territorialise en lui attribuant une fonction « symbolique, à la fois éphémère (temporaire donc) et reproductible (rythme cyclique des fêtes) »<sup>36</sup>.

Quelques jours avant la fête des *alembi*, les préparatifs vont bon train à Port Saïd. Les enfants se réunissent pour confectionner des marionnettes de chiffon avec l'aide d'un ou de plusieurs adultes de la famille ou du quartier (cf. Pl. 24). Les plus grands artistes locaux composent des saynètes qui seront les premières installées la veille de la fête sur une scène éphémère, afin que chacun puisse les contempler (cf. Pl. 25).

Au matin de la fête surgissent, dans différentes parties de la ville, mais principalement dans le quartier al-Arab, des marionnettes accrochées aux façades des immeubles ou disposées sur de petites scènes de fortune (estrades ou camionnettes transformées en scènes ambulantes). L'espace de la rue se trouve considérablement rétréci et les attroupements des curieux devant les scènes provoquent des mouvements de foule, chacun s'efforçant de déchiffrer les panneaux qui prêtent un discours aux marionnettes. Le quartier est transfiguré par les guirlandes de papier et les lanternes multicolores, par les stands de fête foraine ornés de ballons qui proposent le tir à la carabine, et par l'installation de tentures aux motifs islamiques (à losanges rouges, bleus et verts) autour de certaines scènes prêtes à accueillir les derviches tourneurs qui se produiront le soir venu (cf. Pl. 26).

Les préparatifs de la fête de *Cham el-nessim* et celles de la Pâques orthodoxe - qui se déroule le lendemain - contribuent à modifier l'ambiance de la ville. Livrées à la fête, les rues sont parcourues de vendeurs ambulants aux charrettes chargées de petits pains ronds au centre desquels sont plantés des œufs multicolores, tandis qu'au coin des rues, les effluves annoncent les marchands de poisson salé. Interpellations et musique modifient quant à elles la perception que les citadins se font de la ville. Les sens sont en éveil : on observe les marionnettes et le nouveau décor de la ville, on respire les odeurs corsées de poisson, on s'immerge dans le brouhaha de la fête, au son des ensembles musicaux (ceux qui accompagnent les derviches, mais aussi les troupes de *Samsamiya*, des formations locales qui jouent d'un instrument à cordes, la *samsamiya*, et du tambour en chantant des chants populaires de marins). Les décors colorés, les lumières, les sons et parfums sollicitent les sens et créent une ambiance festive toute particulière à la ville.

<sup>35</sup> DI MEO G. (2001) : *La géographie en fêtes*, Ophrys, p. 10.

<sup>36</sup> *ibidem*, p. 11.



*Cliché : F. Bruyas (F.B.) Port Saïd, 1995.*

Planche 24 : Les préparatifs des marionnettes en famille la veille de la fête des *alembi*

Planche 25 : Une satire du système médical mise en scène dans un théâtre de marionnettes attire l'attention des passants



*Cliché : F. B., Port Saïd, 1995.*



*Cliché : F. B. Port Saïd, 1995.*

Planche 26: La foule serrée se détourne un instant des marionnettes pour acclamer un derviche



Les festivités sont plutôt calmes durant la journée : les familles se promènent dans les rues du quartier al-Arab à l'affût des marionnettes, les jeunes gens circulent en petites bandes, chacun commente avec les voisins les diverses installations. La promenade comprend toujours un passage devant les panneaux retraçant les principaux épisodes de la lutte nationaliste des Port-Saïdiens, et en particulier ceux liés à l'intervention franco-britannique lors de la crise de Suez en 1956. Les promeneurs s'y arrêtent, attentifs, et discutent sur l'interprétation des images (cf. Pl. 27-28).

A la nuit tombée, les bûchers sont préparés (cf. Pl. 29) et les marionnettes se consomment dans de grands feux allumés au milieu des rues (cf. Pl. 30) et alimentés toute une partie de la nuit par des jeunes qui y jettent toute sorte de combustibles (essence, pneus, chaises...). Ce soir-là, un dévouement collectif s'empare d'une partie de la population, tandis qu'une autre partie observe le chahut, surprise devant tant d'agitation mais bienveillante.

Les compositions de marionnettes les plus sophistiquées échappent au feu depuis l'intervention, en 1995, d'un avocat issu de la famille d'artistes qui créent les saynètes les plus remarquées, Mohamed Mahmoud Khodeir. Soutenu par le gouverneur, il a réussi à imposer l'idée d'un concours d'*alembi* qui permet de rassembler les « œuvres d'art » dans le jardin Saad Zaghloul afin que la fête continue... Ce moyen de contrecarrer la mise à feu des marionnettes ne vise pas seulement à préserver des œuvres d'art, il permet aussi de reprendre le contrôle de la fête.

#### 4. Un espace de contestation tolérée mais encadrée

La contestation de l'ordre établi s'épanouit dans cette célébration de manière plus poussée que dans d'autres fêtes, qui apparaissent par définition, comme l'expression de la « fureur de vivre ». Pour Paul Claval, la fête est « toujours à la limite de la contestation et de la révolution, avec laquelle elle partage la subversion de l'ordre habituel »<sup>37</sup>. La célébration des *alembi* à Port Saïd est, de plus, marquée par l'héritage d'une action révolutionnaire, de celles qui « laissent un souvenir ému à tous ceux qui les ont vécues, tant ils ont eu l'impression de connaître, au moment où les cloisons traditionnelles du monde s'effondraient dans l'émotion des printemps des peuples, une fraternité profonde, un enthousiasme pur »<sup>38</sup>. Lorsque la révolution n'est pas trop marquée par la violence meurtrière, lorsque le sacrifice collectif qu'elle implique n'est pas totalement consommé, « il ne reste, après coup, que le souvenir d'une période exceptionnelle de libération »<sup>39</sup>.

Ces valeureux épisodes sont très présents durant la fête des *alembi*, mais la célébration ne reste pas figée dans le passé : elle est aussi l'occasion de dénoncer des injustices ressenties au moment même où se déroule la fête.

<sup>37</sup> CLAVAL P. (1981), *op. cit.*, p. 464.

<sup>38</sup> *ibidem*, p. 464-465.

<sup>39</sup> *idem*.

Planche 27 : La commémoration de la lutte nationaliste fait partie de la fête des *alembi*



Cliché : F. B., Port Saïd, 1995.



Planche 28 : La nuit venue, les jeunes préparent le bûcher des marionnettes

Cliché : F. B., Port Saïd, 1996.

Planche 29 : Les feux s'élèvent devant les façades de bois du quartier al-Arab



Cliché : F. B., Port Saïd, 1996.



### La représentation de l'histoire de la ville

Marquée par l'incident qui est à son origine, cette fête est l'occasion, pour les Port-Saïdiens, de renouer avec leur passé. Un texte affiché<sup>40</sup> relate l'origine de la fête : la marionnette représentant Lord Allenby y est présentée comme le « symbole de la dureté et la laideur de l'occupation » et comme celui du « colonisateur ». Les Port-Saïdiens brûlèrent cette effigie « pour montrer leur résistance et exprimer leur haine de l'occupation »<sup>41</sup>. Les récits de l'histoire locale exaltent le nationalisme révolutionnaire des habitants à travers des textes mais surtout des tableaux ou des panneaux d'affichage qui rappellent par des peintures naïves, les épisodes les plus glorieux de l'histoire de cette ville vieille de moins d'un siècle et demi. La sélection des événements les plus dramatiques transmet une version particulière de l'histoire de la ville, vue à travers le prisme de l'héroïsme de la population. C'est le récit mythique de l'histoire de la communauté, « conformé par une légitimité historique plus ou moins fabriquée » (DI MEO G., 2001, p. 17), qui est ainsi donné à voir.

L'examen plus ou moins attentif de ces affiches fait partie des rites de la fête. Les familles et les amis commentent les panneaux qui rendent hommage aux hommes des rues présentés comme des héros<sup>42</sup> : les uns, en *galabeya* pointant un fusil sur les parachutistes de la coalition franco-britannique au moment de leur atterrissage sur la plage de Port Saïd en 1956, les autres tirant depuis les fenêtres de leur habitation sur des soldats circulant dans des rues incendiées; d'autres encore sauvent des blessés ou se recueillent sur la tombe des proches tombés au combat. Certains panneaux glorifient la réussite de l'armée égyptienne : ils figurent des combats aériens, l'incendie d'un navire ennemi ou encore la « glorieuse » traversée du canal de Suez par les troupes égyptiennes plantant le drapeau national sur la rive reconquise à l'armée de Tsahal en 1973, sous les tirs aériens. Les dirigeants du pays occupent une place de choix dans cette réécriture de l'histoire. Nasser est représenté lors de son discours annonçant la nationalisation du canal de Suez, devant une foule en liesse; en arrière-plan figurent les deux symboles du canal : le bâtiment à coupoles de faïence verte de la Compagnie Universelle et la statue de Ferdinand de Lesseps. Nasser apparaît encore dans une chambre d'hôpital où il reconforte un blessé. Anouar al-Sadate figure le héros de la traversée du canal et celui par qui le calme revient à Port Saïd. Enfin, l'actuel président, Hosni Moubarak, lâche les colombes de la paix dans un ciel bleu débarrassé de toute menace (cf. Pl. 30).

<sup>40</sup> Ce texte, dont l'auteur n'est pas précisé, est affiché avec les peintures signées de la famille d'artistes locaux Khodeir.

<sup>41</sup> D'après ce même texte, « les habitants de Port Saïd ont utilisé la coutume anglaise de brûler leur ennemi », retournant ainsi contre lui ses propres méthodes.

<sup>42</sup> Observations réalisées en 1995, et renouvelées l'année suivante.



Planche 30 : Des tableaux relatent les grands moments de l'histoire du canal

De gauche à droite : le discours de Nasser annonçant la nationalisation du canal de Suez, la glorieuse traversée du canal en octobre 1973, les Présidents Sadate et Moubarak devant le bâtiment du canal de Port Saïd et enfin Mourarak lâchant les colombes de la paix



Cliché : F. B., Port Saïd, 1994.

Planche 31 : La critique du système médical mise en scène



Cliché : F. B., Port Saïd, 1995.



Cliché : F. B., Port Saïd, 1996.

Planche 32 : Une dénonciation satirique de la corruption

A la Boucherie Kukuwawa, « le malheur des uns fait le bonheur des autres »



Le territoire se nourrit de l'épaisseur de l'histoire et celle-ci est comme retravaillée pour rassembler la population sur des valeurs communes. L'irruption des deux derniers présidents, aux côtés du héros de 1956 (Nasser), tend à montrer que le récit de l'histoire locale rejoint la promotion d'un discours officiel. En effet, si la fête est spontanée par bien des aspects, son déroulement n'en a pas moins l'accord du gouvernorat.

•La mise en scène de la contestation sociale et politique

Si, d'une part, la fête est l'occasion de marteler une version refabriquée et quasiment officielle de l'histoire locale et nationale, elle permet aussi à ceux qui le souhaitent d'exprimer leurs critiques vis-à-vis du système en place. Par le biais des marionnettes, chacun est autorisé à critiquer et tourner en dérision des problèmes de société qui sont subis passivement le reste du temps.

Les mannequins ont conservé le nom d'*alembi*, mais ils représentent aujourd'hui toutes sortes de personnages condamnables. Certains d'entre eux ne sont pas identifiés, ce sont simplement des *alembi*, une allégorie du mal, qui finit invariablement sur le bûcher.

La contestation est au cœur même de la fête. Elle apparaît clairement dans le choix des personnages que représentent les marionnettes et l'événement festif s'inscrit toujours dans l'actualité et les logiques sociales du moment. Le plus souvent, la fête est l'occasion de stigmatiser les problèmes sociaux des habitants de Port Saïd : certains leur sont spécifiques - comme la pollution récurrente du réseau d'eau potable, stigmatisée en 1995<sup>43</sup> -, d'autres sont plus généraux et propres à toute la société égyptienne - la drogue, le mauvais fonctionnement des hôpitaux et la cherté des soins (cf. Pl. 31), la corruption du monde politique....

Les marionnettes ne sont pas l'unique support de la contestation. La famille Khodeir, qui réalise les caricatures les plus efficaces, affiche chaque année un récapitulatif des différents problèmes de société que ses membres ont tourné en dérision les années précédentes, sous la forme de panneaux thématiques sur lesquels sont accrochées les photographies des saynètes créées les années précédentes. En 1996, nous avons recensé les thèmes abordés dans la série de panneaux retraçant les caricatures élaborées depuis 1977 (cf. Tab. 17).

Différents thèmes sont abordés dans ces caricatures :

- des problèmes sociaux qui émergent suite à des faits divers ayant défrayé la chronique dans l'année en cours : la drogue, le viol, le logement social, les pénuries alimentaires, la hausse des prix des soins dans les hôpitaux privés, l'absence de démocratie, ...

---

<sup>43</sup> Durant le Ramadan, cette année-là, toute la population avait été forcée de boire de l'eau minérale suite à la pollution du réseau d'eau par les égoûts.

- des problèmes économiques (l'endettement, l'inflation), qui renvoient plus ou moins à l'incurie des politiques ou à la corruption (dans le football, mais en d'autres occasions dans l'approvisionnement alimentaire);

- le sentiment national apparaît aussi avec la commémoration (en 1986) de la victoire de 1973, à travers une caricature des anciens premiers ministres israéliens,

- enfin, à deux reprises, et à quinze ans d'écart, l'accent est mis sur le sentiment d'isolement des Port-Saïdiens, un problème qui concerne directement et spécifiquement ses habitants : en 1977, lors du retour des exilés pendant la reconstruction, et, en 1992, lors de l'effondrement progressif des bénéfices liés à la ville franche.

Tableau 17 : Les panneaux critiques exposés entre 1977 et 1996 lors de la fête des *alembi*

Année	Thème	Commentaire
1977	L'isolement	Sentiment de mise à l'écart du gouvernorat
1978	La drogue	Stigmatise la consommation et le trafic
1979	Les méthodes de la fédération de football égyptienne	Contre la corruption
1981	Le viol	« La solution est la corde », plaidoyer pour la peine capitale et contre l'indifférence des témoins
1983	Les abus dans l'attribution des logements sociaux	Contre la corruption
1984	Le courage des médecins	Critique de leurs abus : seuls les riches sont bien soignés
1985	Les méthodes des arbitres de football	Critique de la corruption
1986	Les candidats aux élections législatives	Critique du jeu politique, traité comme une comédie théâtrale
1986	La crise de Suez	Moshe Dayan et Golda Meir tournés en ridicule.
1987	Les dettes de l'Égypte	Comparées à l'endettement du joueur au casino.
1988	La pénurie alimentaire	Problèmes d'approvisionnement, viandes périmées...
1992	Quel avenir ?	L'isolement du gouvernorat.

Source : Relevés personnels à partir de l'affichage de photographies des *Khodeir* exposées en 1996.

Aucun sujet n'est tabou pour cette famille d'artistes, du moment qu'il intéresse l'opinion publique, exprime un état d'âme ou dénonce l'oppression. De la lutte contre le colonialisme au soutien à la Révolution, en passant par les guerres qui ont frappé le pays et les injustices de la société actuelle, l'*alembi* est l'occasion de traduire les sentiments des Port-Saïdiens. Mustafa Khodeir, chargé de trouver les idées, sonde l'opinion publique en discutant avec les gens dans les cafés; son frère Mohsen, calligraphe, conçoit les saynètes et traduit en image ce qu'il a perçu des intérêts de l'opinion publique.

Ces deux célébrités de la fête, dont les mises en scènes sont spectaculaires, ne sont pas les seules à fabriquer des *alembi* : chacun parade avec sa création, que ce soit une simple marionnette de tissu rembourrée de paille (souvent réalisée par les enfants) ou



une petite saynète plus élaborée, comme celle de la « boucherie kukuwawa », qui pourfend la corruption et les scandales alimentaires qu'elle engendre (cf. Pl. 32).

La fête est l'occasion de dénoncer des problèmes sociaux dans une forme de « théâtralisation de l'action politique »<sup>44</sup>. Les citoyens ont la possibilité de s'exprimer un jour dans l'année, lors de la fête, sur des problèmes qu'ils supportent le plus souvent dans le silence le reste du temps. Cette marge de liberté accordée par les autorités dans le cadre très balisé de la fête, fait de celle-ci un enjeu de régulation sociale et territoriale. En ce sens, la fête participe d'une volonté politique et idéologique. En effet, le gouvernorat (autorité représentante du pouvoir central) autorise le déroulement de la fête et accepte même, dans une certaine mesure, ses débordements. L'exaltation du nationalisme est un signe de l'instrumentalisation de la fête.

A propos de l'espace des manifestations, M. Hastings indique que « le spectateur engrange le message, foncièrement manichéen, des allégories sociales qui lui permettent de stigmatiser ses ennemis, tout en reconnaissant ses dirigeants »<sup>45</sup>. Les enjeux socio-politiques ne sont pas les mêmes dans la fête des *alembi* que ceux qui sous-tendent une manifestation, mais ici, sous l'aspect festif et anecdotique de la critique sociale (la caricature), la participation populaire aux manifestations festives remplit un double rôle :

- d'une part, elle assure la reconnaissance (ou l'allégeance) de la population à ses dirigeants : les tableaux où figurent les trois Présidents égyptiens présentés comme des héros de la paix - Moubarak sur fond de ciel traversé de colombes, Sadate en commandant de l'Armée lors de la traversée du canal en 1973, et Nasser lors du discours annonçant la nationalisation devant la foule en liesse en 1956 - expriment la reconnaissance du peuple envers ses dirigeants.

- d'autre part, la mise en scène de la critique sociale permet à des populations souvent mal intégrées de se réunir dans le mirage d'une unité, « d'un monde fraternel », le temps fugitif de la fête. En permettant le renversement de l'ordre établi, la fête est l'occasion « d'inverser les rôles, les statuts sociaux [...], pour mieux formuler le rééquilibrage, le brassage et le mélange symbolique qu'elle tente d'opérer au sein de la communauté locale »<sup>46</sup>.

Par ailleurs, depuis quelques années, la contestation populaire prend pour cible des hommes politiques jugés responsables d'exaction dans d'autres pays. Chaque année a son « voyou ». Le plus souvent, il s'agit d'un dirigeant jugé pour sa responsabilité dans le conflit israélo-arabe : Menahem Begin, Moshé Dayan, le président américain Carter, ont fait les frais de la critique populaire. Plus récemment, ce fut au tour de Benjamin

<sup>44</sup> GUERIT F.: « Le carnaval béarnais à Pau, ou la symbolique des rapports de l'urbain et du rural », in DI MEO G. (2001), *op. cit.*, p. 127.

<sup>45</sup> HASTINGS M. (1986) : « Communisme et folklore », *Ethnologie française*, t. 16, n°2, pp. 137-150, cité par DI MEO G., (2001) *op. cit.*

<sup>46</sup> DI MEO G. (2001), *op. cit.*,

Netanyahu d'être visé (en 1998, la marionnette à son effigie était accompagnée du cercueil de la paix qu'on enterre), puis d'Ariel Sharon, devenu la cible privilégiée des critiques en 2002, à la suite de l'escalade de la violence dans les territoires palestiniens. Les frères Khodeir ont ainsi attisé la curiosité de passants curieux, impatients de découvrir et d'exhiber, à la veille de la fête, les marionnettes condamnant « Sharon l'assassin », et évoquant les opérations suicides et les « massacres » dans les territoires occupés<sup>47</sup>.

En 1999 et en 2001, le président serbe Slobodan Milosevic avait été stigmatisé. Ainsi, qu'ils soient concernés de près ou de loin, les Port-Saïdiens condamnent-ils les personnalités responsables à leurs yeux de l'oppression d'un peuple; ils expriment ainsi leur solidarité avec leurs « frères » musulmans (Bosniaques) ou arabes (Palestiniens). Tout se passe comme si l'expérience révolutionnaire, réactivée par la mise en scène de la mémoire collective, encourageait la population à dénoncer des situations d'injustice qui se produisent ailleurs dans le monde. La fête des *alembi*, symbole de la lutte révolutionnaire, renvoie ainsi à une autre échelle que celle du territoire local, régional ou national; elle encourage la mobilisation populaire à s'exprimer à propos de crises qui prennent place bien au-delà du territoire national. La fête exprime un sentiment qui transcende les limites de la localité. Le territoire déclenche aujourd'hui, sous l'effet d'événements actuels, des effets de mémoire qui s'investissent dans des actions représentatives des sociétés contemporaines et de leurs mentalités.

Le rassemblement de la population autour d'un personnage emblématique - transfiguré par la marionnette qui porte son nom - exprime l'unité retrouvée de la population, idéalisée dans le souvenir de sa lutte pour la libération nationale. On pourrait tenter une analogie entre la mise à feu des *alembi* et celle du personnage principal des Carnaval béarnais, occitans et basques (Saint-Pansard), dont G. Di Méo nous dit qu'il devient le bouc émissaire de toute une communauté locale retrouvée : « Il prend en charge ses péchés au moment où l'entrée en carême exige une purification que symbolise le feu du bûcher »<sup>48</sup>. A la lumière de cette interprétation, la crémation des *alembi* pourrait symboliser la purification par le feu des forfaits commis par les « profiteurs » aux dépens de la société dans sa totalité. En rendant ainsi justice aux « silencieux », la mise à feu des marionnettes permettrait d'évacuer les tensions provoquées par les inégalités sociales dénoncées ce jour-là et supportées habituellement. La ritualisation de la fête tend à normaliser les rapports sociaux : « Elle permet d'exprimer les ambiguïtés et contradictions sociales, de les fustiger, de les combattre symboliquement dans la cacophonie et dans la dérision. Au terme de ce traitement, les tensions sociales s'apaisent. Les injustices dévoilées et raillées paraissent, pour un temps, plus acceptables, plus supportables »<sup>49</sup>. La fête participe ainsi à la reproduction du système en place; elle contribue au processus de fabrication permanente des rapports sociaux et des territoires.

<sup>47</sup> Doss A., Barsoum M. : « Allenby, l'exutoire », *al-Ahram Hebdo*, 1/5/2002.

<sup>48</sup> DI MEO G. (2001), *op. cit.*, p. 39.

<sup>49</sup> DI MEO G. (2001), *op. cit.*, p. 18.



Cependant, depuis 1998, les autorités locales tendent à intervenir davantage dans son organisation<sup>50</sup> pour tenter de contrôler de plus près cette fête qui laisse libre cours à la critique populaire dans un déchaînement parfois difficile à contenir. L'installation d'un réseau de gaz de ville dans le quartier al-Arab, achevé en 2000, a fourni au gouvernorat le prétexte de la sécurité publique pour interdire les feux dans ce quartier depuis 1998<sup>51</sup>. La fête a été réorientée alors au nord de la ville. Depuis 2001, les feux sont interdits y compris en dehors de ce quartier, et tout contrevenant s'expose à une peine de prison et à une amende de 100 LE. Par cette décision, le gouvernorat resserre son contrôle sur la population, au moment même où celle-ci manifeste, dans une sorte de « catharsis », son esprit de contestation. Il est de l'intérêt des autorités de contrôler et de canaliser la fête afin d'éviter des dérapages; on peut y voir également le resserrement de l'emprise de l'autorité du gouvernorat (donc de l'autorité centrale) face au ralliement d'une majorité de la population critique des agissements de l'autorité publique.

### 5. Les territoires de la fête

La fête bouleverse l'ordre hiérarchique des lieux. Les quartiers centraux, ceux des élites, ne sont pas mis en scène lors de son déroulement. Au contraire, ce sont les quartiers pauvres ou délaissés en temps normal qui sont parés d'une dimension festive. La fête permet le renversement de l'ordonnancement hiérarchique des lieux. En cela, elle « territorialise les espaces sociaux de la localité ». Il est courant qu'un quartier pauvre, anodin, mais « signifiant pour les catégories sociales dominées, [soit] promu au rang de symbole identitaire du territoire », signale G. Di Méo<sup>52</sup>. C'est en effet dans un quartier populaire que se déroule la fête des *alembi*, le quartier al-Arab (cf. Fig. 59).

#### • Le quartier al-Arab : le cœur de la fête

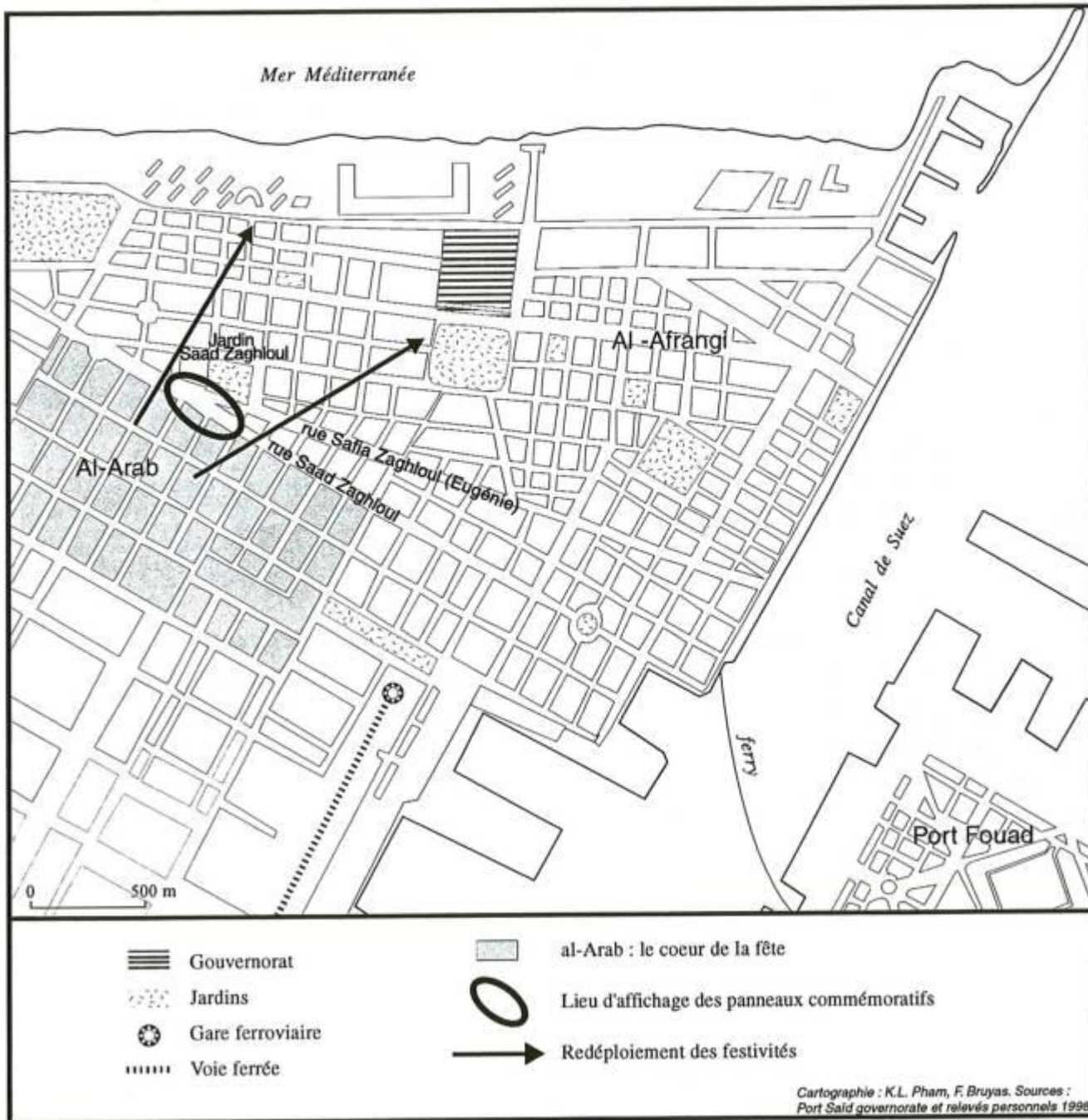
La célébration des *alembi* se déroule en grande partie dans le quartier al-Arab, dont les rues étroites et l'architecture coloniale - caractérisée par des immeubles aux façades de bois flanquées de balcons sur pilotis - participent à l'atmosphère particulière de fête. Ce quartier a toujours abrité une population opprimée ou peu aisée. L'ancien campement pour les ouvriers du canal lors des travaux de creusement est devenu un quartier réservé à la population égyptienne dans la ville coloniale.

<sup>50</sup> Le gouvernorat, le Palais de la Culture, le Théâtre de Port Saïd participent à l'organisation de la fête.

<sup>51</sup> Les grands feux allumés dans les rues étroites bordées de façades de bois, sur lesquelles courent les fils électriques, représentent, en effet, un danger qui s'est accru depuis l'installation du réseau de gaz de ville. Toutefois, la menace d'incendie a déjà servi de prétexte aux autorités locales pour déplacer un marché de fripes d'al-Arab vers la périphérie sud de la ville, ce qui permit d'y reléguer une activité qui ne correspondait pas à l'image que ces autorités voulaient donner de leur ville.

<sup>52</sup> DI MEO G. (2001), *op. cit.*, p. 56-57.

Fig. 59 : Les territoires de la fête des alembi à Port Saïd





Ce quartier est aujourd'hui le plus densément peuplé de la ville (1 600 habitants par hectare). Sa structure très compacte, nettement délimitée par un quadrilatère de larges voies, son plan orthogonal, ses rues étroites et son architecture particulière lui confèrent une certaine unité et une personnalité qui le différencie des autres quartiers de la ville. Son intense activité commerciale et de services en fait le quartier le plus animé de la ville : ses rues étroites sont souvent réservées aux piétons, notamment celles qui sont transformées en marchés et où les devantures et étalages débordent sur la rue. Le vocabulaire qu'emploient les habitants pour décrire ce quartier révèle les valeurs plutôt positives qui lui sont associées<sup>53</sup> : c'est un quartier « ancien », « bruyant » et « populaire », « avec des gens biens » « qui s'entraident », c'est un quartier « amical », où l'on peut faire ses courses avec économie. Certains l'élisent comme le quartier des « vrais Port-Saïdiens », par opposition au quartier al-Charq, encore appelé *al-Afrangi* par la population (*le quartier franc*), ancien quartier européen qui demeure encore le quartier des « étrangers » (les migrants arrivés d'autres villes égyptiennes depuis 1975 sont, à présent, considérés comme ces nouveaux étrangers). Le quartier al-Arab est ainsi qualifié en fonction de critères formels (ancien), économiques (bon marché) et surtout sociaux (les rapports d'entraide, les liens d'amitiés), tous critères qui le différencient du quartier européen.

Si ce quartier est devenu à la fois cadre et scène du spectacle, ce n'est pas sans rapport avec sa fonction sociale : son caractère populaire et l'expressivité de ses habitants et commerçants permet à la fête de remplir son rôle d'intégration sociale (DI MEO G., 2001, p. 57). Mais la localisation des festivités dans ce quartier tient aussi à son histoire : quartier « indigène » lors de la période coloniale, il fut un foyer de la rébellion contre les Britanniques et le fief du parti nationaliste du Wafd qui rassemblait de très nombreux Port-Saïdiens. L'implication politique ancienne des habitants de ce quartier en fait un lieu tout à fait spécifique, un cadre d'expériences individuelles et collectives qui ranime la référence au groupement social et au territoire. C'est l'un des lieux symboliques qui définit un « espace mythique », « construit par le récit d'une histoire collective plus ou moins fondée sur des témoignages historiques » (DEBARBIEUX B., 1995, p. 108).

#### •Les lieux de la fête

Le territoire de la fête s'étend depuis quelques années au nord du quartier al-Arab sur la rue Safiaa Zaghoul (à son angle avec la rue Saad Zaghoul, du nom du grand nationaliste égyptien), à sa limite du quartier « franc ». En 1996, y furent affichés les panneaux et tableaux qui content l'histoire de la résistance port-saïdienne, alors qu'ils figuraient jusqu'alors au cœur du quartier al-Arab. La rue Safiaa Zaghoul est un haut-lieu de la fête, non pas dans son acceptation sacrée, mais dans son acceptation sociale, en tant que « point d'ancrage de la croyance et outil servant à l'organisation sociale et spatiale de cette croyance ». C'est un lieu de condensation symbolique<sup>54</sup>; il est identifié par la société

<sup>53</sup> Enquête réalisée en 1995, auprès des commerçants de la rue al-Tugari à al-Arab et des passagers des micro-bus en provenance du sud de la ville arrivant place Mancheya (à proximité du quartier al-Arab et du quartier al-Afrangi).

<sup>54</sup> Dans la classification de Debarbieux (1995), p. 103.

qui l'utilise pour ancrer ses valeurs. Son « efficacité symbolique » tient aussi au fait qu'il a servi de cadre à de nombreuses expériences individuelles et collectives. Il porte en lui la mémoire de l'événement à l'origine de la célébration des *alembi* : c'est dans la rue Safiaa Zaghloul, autrefois dénommée boulevard Eugénie - en mémoire de l'Impératrice présente à l'inauguration du canal de Suez -, à la frontière entre les deux mondes que constituaient les quartiers franc et arabe, que fut brûlée la première la marionnette représentant le Haut Commissaire britannique Allenby.

Ce n'est pas un hasard si cette manifestation de contestation se produisit dans une rue située aux marges de ce quartier « franc » qui abritait la société européenne et qui demeure aujourd'hui le quartier des classes dirigeantes. La fête, renouvelée chaque année à cet emplacement, favorise une pratique collective de cet espace par les habitants, permettant à chacun d'éprouver le « sentiment d'une commune appartenance avec le groupe qui établit ou entretient la signification symbolique de ce lieu » (DEBARBIEUX B, 1955, p. 100).

- Le glissement progressif du territoire de la fête

Depuis 1996, les territoires de la fête sont en voie de transformation. A l'initiative de la famille Khodeir, celle-ci comporte en effet désormais un cortège de chars exhibant les créations artistiques le long de son parcours urbain. Ce cortège aboutit au jardin Saad Zaghloul, dans la rue du même nom. En trouvant un moyen de préserver leurs œuvres de la destruction immédiate, les Khodeir font à leur insu le jeu des autorités locales, et cela à plus d'un titre. D'une part, ils aident à limiter l'allumage de feux « sauvages » et, par conséquent, ils réduisent l'expression de ces manifestations contestataires. D'autre part, ils contribuent au déplacement des pratiques de la fête à la limite extérieure du quartier al-Arab, ce qui coïncide avec la volonté des autorités locales de circonscrire la fête en un lieu extérieur à cet ancien bastion nationaliste, encore réputé pour l'esprit contestataire de ses habitants.

Comme nous l'avons déjà signalé, la fête a été en partie déplacée au nord de ce quartier à partir de 1998, de façon à limiter les risques d'incendie. La volonté politique de repousser les pratiques festives à proximité de la mer a favorisé leur localisation sur la grande place des Martyrs (*al-Choada*), sur laquelle siège l'hôtel du gouvernorat. Les manifestations festives se déroulent ainsi sous l'œil « bienveillant » du gouverneur, et selon les codes qu'il a établis : pas d'agitation autour de feux incontrôlables, mais une exaltation de l'histoire « officielle » de la cité et des valeurs communes qu'elle recèle, autour desquelles se renforce le sentiment d'appartenance de chacun à une communauté territorialisée unie.

Alors que les pratiques festives étaient longtemps restées circonscrites au quartier al-Arab et à l'ancienne rue Eugénie, le déplacement de la fête à proximité du bâtiment du gouvernorat, exprime la volonté du pouvoir de rassembler la population autour d'un autre symbole, celui de l'autorité centrale et de l'unité nationale. L'hôtel du gouvernorat est en



effet un lieu symbolique de l'autorité centrale; il renvoie à un objet géographique d'une autre échelle, la nation, qui transcende les éventuels clivages sociaux inscrits dans le territoire à l'échelle de la ville. De plus, le gouvernorat est situé sur la place des Martyrs, celle où se dresse l'obélisque érigée en mémoire de la lutte populaire de 1956. C'est donc un lieu qui renvoie à la fois à la lutte anti-impérialiste - en cela, il correspond à l'esprit de la fête - et au contrôle exercé par le pouvoir central - garant de l'unité nationale, en dépit des inégalités locales.

La portée de la fête ne se limite pas aux horizons étroits de la localité. Chargée de significations symboliques, elle exerce ses effets à d'autres échelles : au-delà de la ville, à celles de la région et de la nation. Née à Port Saïd, la fête des *alembi* s'exporte depuis la moitié des années 1990 dans d'autres villes voisines, à Ismaïlia et à Damiette. A Ismaïlia, la fête suscite un engouement certain. Elle se déroule sur les larges avenues de l'ancien quartier colonial, au bord du canal. Son adoption soudaine laisse supposer qu'elle coïncide avec une volonté politique locale d'encourager ce type de festivités, confirmant ainsi la fonction politique et sociale de la fête.

Les lieux symboliques de la ville tels qu'ils apparaissent dans l'imaginaire des enfants et tels qu'ils sont réactivés (en tant que lieux de mémoire) lors de la fête des *alembi* laissent entrevoir les référents de l'attachement des hommes à leur espace.

Le territoire de la ville de Port Saïd reposerait ainsi, d'une part sur une donnée géographique relative au site de la ville - de nature quasi insulaire, elle est cernée par la mer - et à sa situation - à l'entrée du canal de Suez -, et d'autre part sur des données idéologiques et culturelles propres à la région et à la ville, qui montrent l'importance de l'histoire dans l'attachement des hommes au territoire. Le premier référent appartient, selon les termes de G. Di Méo<sup>55</sup>, à la sphère de l'infrastructure géo-économique et le second à celle de la superstructure idéologique; et, du rapport dialectique entre ces différentes instances, naît le territoire.

Le récit d'une histoire collective plus ou moins fondée sur des témoignages historiques est fondamental dans les rapports entre l'homme et son territoire. L'exil de la population entre 1969 et 1973, loin d'avoir distendu les liens entre les habitants et le territoire, a contribué à placer les épisodes de la guerre au cœur des représentations et l'arrivée massive d'immigrants, à partir de 1976, n'a pas affaibli la mémoire des lieux. Celle-ci se cristallise essentiellement autour des événements liés au caractère stratégique du canal de Suez et à l'exaltation du sentiment national, un sentiment forgé dans la résistance populaire lors des guerres successives qui ont affectée la ville et se trouve au cœur de l'identité locale. A l'échelle de la région, la patrimonialisation accélérée suppose également que l'histoire est l'un des déterminants majeur d'un éventuel territoire du canal de Suez.

---

<sup>55</sup> DI MEO G. (1991) : *L'Homme, la Société, l'Espace*, PEconomica/Anthropos, 319 p.

## II. PATRIMOINE MILITAIRE ET MOBILISATION DE LA MEMOIRE COLLECTIVE DANS LA REGION DU CANAL

L'importance du temps et de l'histoire dans le processus d'identification des hommes aux lieux est également perceptible à l'échelle régionale où la place accordée à divers épisodes historiques renseigne sur la formation d'un territoire du canal de Suez. Le territoire est bien un « produit de l'histoire, que reconstitue et déforme, au fil de ses pratiques et de ses représentations, chaque acteur social » (DI MEO G., 1991, p. 145).

La mise en scène de certains événements témoignant des différentes guerres qu'ont subies les villes du canal de Suez permet d'y entretenir des « lieux de mémoire ». Ce terme forgé par Pierre Nora insiste sur le rôle de la mémoire collective dans la désignation et la célébration des lieux symboliques d'un territoire<sup>56</sup>. Si les lieux de mémoire assurent l'ancrage de la mémoire collective dans le territoire, le territoire est lui aussi « façonné par la mémoire collective. Il est tout autant le cadre spatial dans lequel s'inscrivent les pratiques et les représentations spatiales d'une société que le produit de ces représentations »<sup>57</sup>. La mémoire collective participe ainsi au processus de territorialisation d'une communauté.

Les fondements d'une identité locale des « gens du canal » sont à rechercher dans les représentations qu'ils se font de certains moments historiques. Celles-ci transparaissent dans la commémoration de certains événements et dans le récit de l'histoire qui sélectionne les batailles pour l'appropriation du canal maritime, dont « les morts ont fécondé le terroir ». La mémoire se trouve bien là, « sous forme de lieux et de parcours (...), toponymisés, marqués, ruminés »<sup>58</sup>.

L'étude des lieux de mémoire à l'échelle régionale, comme à l'échelle urbaine, nous conduira à préciser la place qu'occupe le canal de Suez, souvent au centre des conflits, dans les représentations constitutives de la Nation et de la région. Etant donné que la manipulation plus ou moins consciente de l'histoire est inhérente à toute construction territoriale<sup>59</sup>, nous nous attacherons aussi à la manière dont les autorités locales (représentant l'autorité centrale) réécrivent l'histoire, en exploitant diverses publications émanant des gouvernorats. Cette histoire mythique, reconstruite pour répondre à des enjeux du temps présent, est mobilisée pour affermir le sentiment d'une appartenance commune au territoire régional, ou plutôt, à un modèle territorial officiel et elle est bien souvent adoptée par la population.

En effet, les villes du canal ont peu d'histoire, voire, pas de mémoire. En effet, si l'identité régionale s'était constituée au début du XIXe siècle en rapport avec la

<sup>56</sup>NORA P. (1992). P. Nora regroupe dans les lieux de mémoire des lieux « topographiques » mais aussi des formes diverses (qui désignent par exemple un chant, un monument, un livre...).

<sup>57</sup>DEBARBIEUX B. (1995), *op. cit.*, p. 105.

<sup>58</sup>MARIE M. (1986), MARIE M. (1986) : « Penser son territoire; pour une approche épistémologique de l'espace local », in AURIAC F., BRUNET R. : *Espaces, jeux et enjeux*, Fayard/Fondation Diderot, p. 144

<sup>59</sup>MEO G. (1998) : *Géographie sociale et territoires*, Nathan, p. 57.



Compagnie Universelle, ce ne sont plus les acteurs d'autrefois qui font aujourd'hui cette identité, pour la bonne raison qu'ils sont devenus minoritaires et que la population régionale se caractérise par un ensemble d'identités venues d'ailleurs, au gré des phases d'immigration. Aussi, la territorialité résulte-t-elle par une construction volontariste de la part de l'Etat - en mobilisant une mémoire collective sélectionnée -, qui est d'autant plus forte que la région se situe sur une marche. En effet, la proximité avec l'Etat d'Israël et les conflits qui ont eu lieu sur le canal rendent d'autant plus importante la construction d'un territoire régional en même temps qu'il fournissent des éléments essentiels à la constitution d'une mémoire collective aussi bien nationale que régionale.

#### A. Mémoires et lieux de mémoire à l'échelle régionale

Nombreux sont les sites et vestiges des récentes guerres qu'a menées ou subies l'Égypte sur le front du canal de Suez qui sont en cours de patrimonialisation. Tout objet peut acquérir un statut patrimonial, à l'issue d'un processus « d'adoption », pour peu que « le groupe qui se l'approprie, non seulement en compren[ne] la signification, mais encore s'identifie à travers lui ». Cette citation de J.-M. Leniaud permet à G. Di Méo de relever la parenté conceptuelle des notions de patrimoine et de territoire qui tendent à « fusionner dans le creuset des lieux de mémoire »; en effet, le lieu de mémoire « s'efforce d'enraciner dans l'espace (donc de territorialiser) des valeurs *a priori* immatérielles (patrimoniales) »<sup>60</sup>.

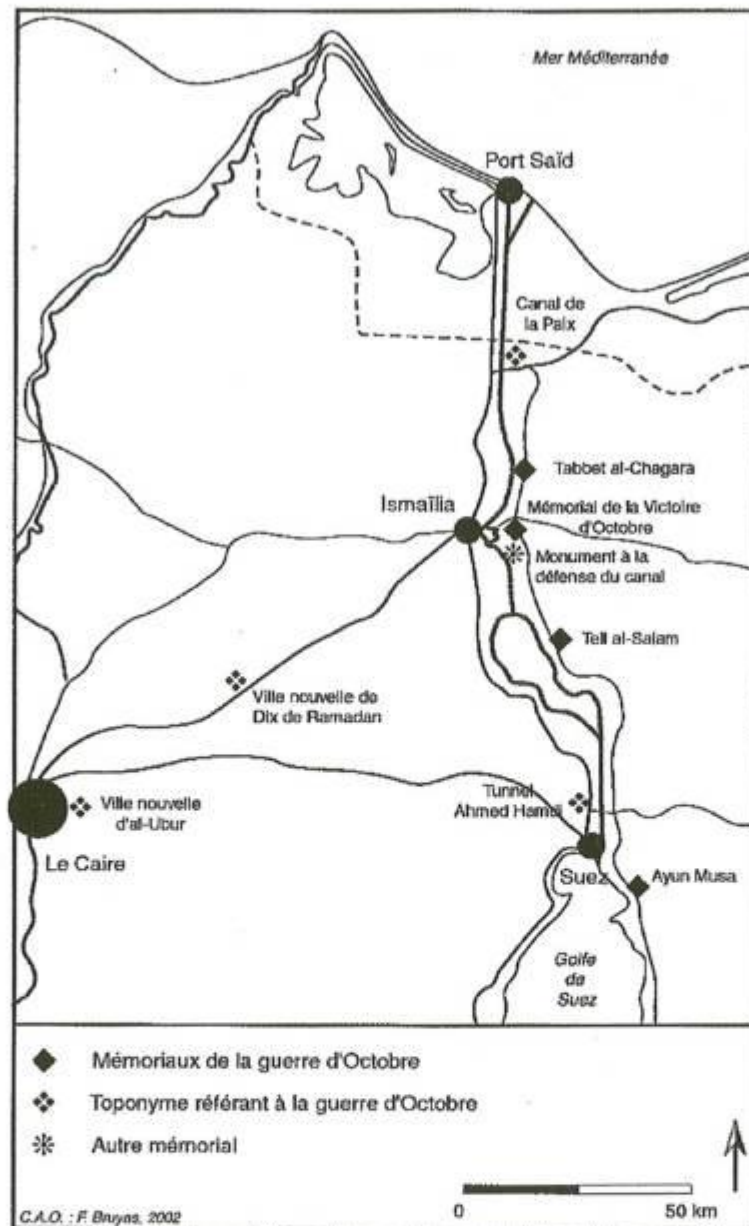
La guerre d'Octobre 1973, qui mit fin à l'occupation du Sinaï et à l'évacuation des villes du canal, est l'événement le plus célébré dans les commémorations et de nombreux mémoriaux égyptiens lui sont consacrés. Le premier mémorial de la guerre d'Octobre a été inauguré en 1989 au Caire. Il est devenu un « passage obligé » pour les écoliers qui s'y rendent avec leur classe pour observer les maquettes et films retraçant la guerre, et notamment la fameuse traversée du canal par les troupes égyptiennes. Ce mémorial a pour fonction d'éduquer les générations futures, en leur faisant partager une expérience essentielle de la vie de la Nation.

Les lieux mêmes où s'est déroulé la guerre d'Octobre 1973 sont désormais promus au rang de patrimoine (cf. Fig. 60). Sur la rive orientale du canal, on visite les blockhaus de la ligne de fortification israélienne, transformés en mémoriaux militaires au cours des années 1990 et devenus des sites touristiques incontournables dans la région.

---

<sup>60</sup> DI MEO G. (1995) : « Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle », *Espaces et Sociétés*, n°78, p. 17-18, et LENIAUD J.-M. (1992) : *L'utopie française. Essai sur le patrimoine*. Ed. Mengès, 181 p.

Figure 60 : Les principaux mémoriaux et lieux de mémoire dans la région du canal de Suez



Le mémorial inauguré en 1992 à l'est d'Ismaïlia, sur le terrain même des opérations militaires, compte parmi les plus importants : le bâtiment monumental, qui est surmonté d'une baïonnette de kalachnikov, visible à des kilomètres, marque le paysage<sup>61</sup>. Une fresque circulaire relate les événements du 6 Octobre et accorde une place centrale au président Moubarak, qui y est figuré alors qu'il présente au président Sadate et à l'Etat Major des Armées, les plans de l'attaque. A l'extérieur une terrasse panoramique permet d'apercevoir le paysage d'Ismaïlia et du canal, ainsi que les dunes du Sinaï; en regardant

<sup>61</sup> On le retrouve d'ailleurs dans les dessins d'écoliers de Port Saïd. Cf. *supra* : même chapitre : I. A.



dans cette direction, on peut lire les noms de Moubarak et de l'Égypte inscrits dans le sable en lettre géantes.

D'autres mémoriaux, moins monumentaux, s'étendent tout au long de cette ancienne ligne de front et y inscrivent la mémoire nationale. On visite ainsi l'ancien quartier général israélien de la ligne de Bar Lev, transformé en musée (*Tabbet al-Chagara*); le sanctuaire militaire de *Ayun Musa* (inauguré à l'est de Suez en 1994, il commémore la prise d'une position israélienne d'où était régulièrement pilonnée la ville de Suez); ou encore le mémorial de *Tell al-Salam* (colline de la paix), sur la rive orientale du lac Amer au sud d'Ismaïlia (cf. Pl. 33). Dans ce dernier « sanctuaire », les positions défensives de Tshal ont été reconstituées et la déroute de l'ennemi est illustrée par la présentation des accessoires de la vie quotidienne qu'il a laissés à l'abandon dans des caches souterraines.

Les autorités s'efforcent aussi d'inscrire les faits de guerre dans la mémoire collective en usant notamment de la toponymie. Au quotidien, les citoyens caiotes sont renvoyés à l'événement fédérateur de 1973; en effet, Six Octobre, Dix de Ramadan (son équivalent dans le calendrier de l'Hégire), *al-Ubur* (la Traversée) font partie du vocabulaire courant puisqu'ils désignent aussi bien des villes nouvelles que certains ponts ou autoponts de la capitale. Dans la région du canal, le tunnel « Ahmed Hamdi », unique passage routier permanent qui relie les deux rives du canal, rappelle le combat d'un général qui participa à la « glorieuse Traversée » de 1973, tandis que le nouveau « canal de la Paix » (*al-Salam*) projette la région dans un avenir plus paisible.

La commémoration des faits de guerre aboutit ainsi à la formation d'un espace qui se compose d'un ensemble d'objets distincts dotés de noms propres, et non pas d'un continuum. Le « patrimoine » ainsi mis en valeur dessine une trame de lieux symboliques qui entrent dans la constitution du territoire régional, dans la mesure où « les symboles [,] s'inscrivant dans une spatialité autonome, indifférente aux distances, émancipée des échelles »<sup>62</sup>, sont susceptibles de marquer l'ensemble des consciences.

## B. L'omniprésence du patrimoine militaire dans les villes du canal

Les vestiges érigés en monuments dans les trois grandes villes du canal contribuent à entretenir la mémoire des citadins, en particulier le souvenir de la guerre de 1973. Des tanks sont exposés en commémoration des batailles au cours desquelles ils furent utilisés contre la population : c'est le cas à la périphérie d'Ismaïlia, où ils commémorent la bataille d'Abu Atwa ou à Suez, où ils sont exposés en plein cœur de la ville et deviennent des terrains de jeux improvisés pour les enfants (cf. Pl. 34). Dans un même ordre d'idée, plusieurs statues de héros symboliques ont été réalisées à partir de restes d'obus israéliens et ont été dressées à Ismaïlia (cf. Pl. 35).

<sup>62</sup> DEBARBIEUX B. (1995), *op. cit.*, p. 108.



*Cliché : F. B., Tell al-Salam, 1995.*

Planche 33 : Au mémorial de Tell al-Salam, les jeunes escaladent un véhicule abandonné par Tsahal vestige de la guerre de 1973

Planche 34 : Un lieu de mémoire devenu un terrain de jeu : les enfants à l'assaut d'un char exposé dans le centre-ville de Suez



*Cliché : F. B., Suez, 1996.*



*Cliché : F. B., Ismaïlia, 1996. 1996.*

Planche 35 : L'une des statues d'un héros symbolique de la guerre d'Octobre, réalisée à partir de déchets d'obus israéliens, exposée dans le centre d'Ismaïlia



Des monuments spécialement dédiés à la commémoration des différents conflits ont par ailleurs été édifiés. A Port Saïd, l'obélisque érigée sur la place des Martyrs (*al-Shoada*) rappelle les sacrifices de la population en 1956. Dans cette ville qui fut la cible du débarquement franco-britannique, une fresque en mosaïque commémore ces événements en mettant encore en valeur la lutte des civils luttant contre les parachutistes débarqués sur la plage. A Ismaïlia, derrière le lac Timsah, le monument dédié à la défense du canal<sup>63</sup> domine le canal de Suez, depuis le jebel Mariam. Il commémore la défaite des armées turques le 3 février 1915. Enfin, à Port Saïd comme à Ismaïlia, un musée militaire retrace les différents conflits ayant affecté les villes du canal, et plus particulièrement ceux de 1956 et de 1973. Là, comme dans la fête des *alembi*<sup>64</sup>, l'unité du peuple et son « héroïsme » dans la résistance populaire sont exaltés.

Ces lieux symboliques sont pratiqués par les habitants lors de leurs déplacements quotidiens; de la sorte, ils contribuent à ancrer dans la mémoire collective les difficultés endurées par la population des villes du canal. Au moyen de « répétitions silencieuses, de maturations lentes, du travail de l'imaginaire social et de la norme », la pratique régulière des lieux de mémoire dans la ville permet à l'espace d'acquérir l'épaisseur du temps « pour exister comme territoire » (M. MARIE, 1982).

L'édification de monuments n'est pas l'unique moyen d'entretenir la mémoire. La célébration des fêtes officielles des gouvernorats du canal y participe également - ces fêtes sont appelées « fêtes nationales des gouvernorats » car elles coïncident avec le jour d'une fête nationale, mais chaque gouvernorat s'en est approprié une. Elle commémore principalement la lutte engagée à partir de 1951 contre les occupants britanniques du canal, ainsi que la crise de 1956 : à Port Saïd, le 23 décembre rend hommage à « la victoire de Port Saïd et de l'Égypte entière contre la triple agression »<sup>65</sup>; le jour national d'Ismaïlia, le 16 octobre, célèbre les premiers signes de résistance du peuple contre l'occupation britannique menée par les étudiants en 1951. La fête des policiers, le 25 janvier, rappelle le ralliement de ces derniers en 1952 à la résistance populaire, alors que les troupes britanniques prenaient d'assaut le siège de la police.

La commémoration de la résistance populaire de 1956 et de la guerre de 1973 sur les lieux mêmes où elles se sont déroulées vise à entretenir la mémoire collective, bien après que les derniers témoins directs eurent disparu. La politique de commémoration des événements militaires a pour fonction de rassembler la population autour de valeurs consensuelles et de renforcer son sentiment d'appartenance à un groupe localisé. Mettre l'accent sur l'unité de la population régionale face à l'ennemi, c'est insister sur son appartenance à la Nation.

<sup>63</sup> Il est constitué de deux pylones de 40 m de haut, précédés de deux figures allégoriques : l'Intelligence, porteuse du flambeau, et la Force, gardienne des destinées du pays. Il a été inauguré en 1930 et réalisé par deux Français. Son origine liée aux puissances coloniales qui ont occupé le canal et l'ancienneté du conflit le différencient des monuments qui furent érigés par la suite dans la région pour exalter la résistance populaire lors de conflits plus récents.

<sup>64</sup> cf. *supra* : même chapitre, I. B.

<sup>65</sup> *Port Saïd, Bijou de l'Égypte*, Brochure du Gouvernorat, 1996.

Dans un autre contexte, M.-F. Prévôt Schapira a expliqué comment, à Buenos-Aires, la « matérialisation de la ville en cœur de la Nation », à partir de la fédéralisation de 1880, a poussé les élites créoles originaires de cette ville et parvenues au pouvoir à se réapproprier la ville par la réalisation d'édifices monumentaux, de façon à la « préserver » de « l'invasion » par les migrants européens. « Aux yeux de l'*establishment*, les monuments constituent un rempart contre une métropole étrangère, une ville à qui il faut imposer des lieux de mémoire patriotique »<sup>66</sup>.

Les villes nées du canal de Suez ont elles aussi longtemps fonctionné comme des métropoles étrangères à l'Égypte, sous l'influence d'une société cosmopolite qui, jusqu'en 1956, a marqué les identités d'Ismaïlia et de Port Saïd tout particulièrement<sup>67</sup>. De plus, les différents conflits qui ont eu lieu sur le front du canal ont, en quelque sorte, « dépossédé » les habitants de leur ville<sup>68</sup>. Dans ce contexte, les monuments à la mémoire des conflits militaires érigés dans les villes du canal témoignent de la volonté nationale de se réapproprier ces villes et d'encourager l'appropriation collective de l'espace régional par une population qui a d'une part été « dépossédée » de ses villes par l'exil et d'autre part s'est enrichie de migrants arrivés là depuis moins de trente ans.

La mise en place de lieux symboliques de la lutte nationale inscrit dans l'esprit de chacun le lien que la société entretient avec l'espace. Ce lien est utilisé par une politique de mémoire qui légitime le discours et l'action sur l'espace, en particulier la politique d'intégration des villes du canal, traditionnellement distantes du centre, à la Nation. La consolidation de cette mémoire militaire a également concerné le Sinaï; selon O. Sanmartin<sup>69</sup>, elle exprime le passage à l'histoire de ces traces d'un passé révolu, au moment même où la paix avance. Le rappel des combats serait alors une façon de dissiper les doutes et de justifier les sacrifices, alors que la constitution d'une nouvelle grande région est à l'œuvre. Ce qui tend alors à être constitué en patrimoine est à l'évidence instrumenté en rapport avec des situations et des enjeux bien actuels.

La politique de mémoire prend, parfois, des formes plus variées. A Port Saïd, le jardin qui fait face à l'entrée du canal de Suez a été réaménagé en 1998 par l'architecte d'un célèbre bureau d'études cairote, qui l'a conçu comme un paysage-métaphore d'événements historiques.

Cette architecte, Dalila, el-Kerdani, a été inspirée par l'idée de réécrire l'histoire à travers le paysage, de créer des objets d'art dans un espace public qui raconte l'histoire du peuple de Port Saïd de son propre point de vue, et non pas d'un point de vue occidental. Constatant que la célébrité de la ville tient à son architecture d'inspiration occidentale, elle souhaite que les Port-

<sup>66</sup> PREVOT SCHAPIRA M.-F. (2001) : « Buenos Aires, métropolisation et nouvel ordre politique », *Hérodote*, n°101, p. 132.

<sup>67</sup> Suez existait déjà comme petit port avant le percement du canal et la population européenne s'était installée à l'écart du bourg, dans une ville nouvelle située au débouché du canal, Port Tewfiq.

<sup>68</sup> Les guerres de 1956, 1967 et 1973 ont affecté la population des villes du canal et le stationnement de l'Armée israélienne sur la rive orientale du canal lors de la guerre d'usure (1967-1973) imposa l'exil à la population, empêchant les habitants de vivre en paix dans leur ville.

<sup>69</sup> Pour l'étude des lieux de mémoire dans tout le Sinaï, cf. SANMARTIN O. (1998), pp. 161-166.



Saïdiens se réapproprient leur ville par leurs propres créations. Chaque partie du jardin représente l'un des sept symboles de l'histoire de la ville, traité par de jeunes artistes. Au centre du jardin, un amphithéâtre représente une métaphore de la révolution de 1952; le « jardin des pas », composé d'une série d'enceintes ombragées pour pique-nique s'élevant doucement, représente « l'émergence progressive de l'intégrité nationale » après la défaite de 1967; le kiosque à musique est une réplique de la loggia du Palace Hotel, située de façon à surmonter l'entrée du canal : allusion à la cérémonie d'ouverture du canal<sup>70</sup>.

Le jardin est conçu sur l'idée d'un cheminement, au cours duquel les promeneurs redécouvrent des indices qui rappellent l'histoire de la ville, avec ses moments forts liés à la lutte populaire. Si l'architecte y a intégré des événements non militaires - tels que l'inauguration du canal de Suez en 1869 -, l'aménagement confié par le gouvernorat consiste à accompagner un processus de territorialisation qui vise à renforcer la mémoire collective, promue par le gouvernorat et selon les règles définies par la classe dominante.

### **C. Le canal de Suez, au centre des conflits militaires et des représentations constitutives de la Nation**

Le patrimoine militaire mis en valeur dans la région du canal renvoie par ailleurs au canal interocéanique. Ligne de front, parfois objet même de la bataille, le canal fut lui-même au cœur de plusieurs conflits. Il constitue un lieu de mémoire, porteur de multiples représentations, parfois contradictoires. Elles sont significatives du lien qu'entretiennent les Egyptiens avec leur territoire, et rejoignent souvent les valeurs mises en avant lors des commémorations des épisodes historiques inscrits dans la mémoire collective. D'où l'intérêt de préciser la nature des images associées au canal maritime.

#### *1. De l'instrument de la domination impérialiste au symbole de la libération nationale*

Le canal est d'abord considéré, par de nombreux historiens ou hommes politiques, comme la cause principale de l'occupation britannique du pays, une occupation qui dura 74 ans.

« Le canal de Suez, que des centaines de milliers de paysans égyptiens ont creusé sous le régime de la corvée et sous le fouet étranger, pour servir ensuite de support à la pénétration financière puis à l'occupation directe de l'impérialisme britannique, constituait, après l'armée d'occupation, le symbole le plus cruellement ressenti par le peuple de la domination impérialiste. » (HUSSEIN M., 1975, p. 106)

Mais ce symbole du colonialisme devint, dès la nationalisation du canal en 1956, un symbole du nationalisme triomphant, un symbole d'autant plus fort que Nasser avait réussi à retourner contre l'impérialisme étranger l'instrument par lequel celui-ci avait exercé sa domination. La Nation s'était approprié le canal et les citoyens de Port Saïd s'étaient soulevés pour le défendre jusque dans les rues lors de « l'agression tripartite ». Depuis ces événements largement exaltés par l'Etat, le canal représente la victoire du

<sup>70</sup> Dalila al-Kerdani, entretien en avril 1999 et RAKKA Y. : « A landscape for people », *al-Ahram Weekly*, 16/4/2000.

peuple contre l'impérialisme, celle de ce peuple qui, moins d'un siècle auparavant, avait creusé, sous la force, le canal qui devait le livrer à la domination étrangère.

Parmi les multiples significations que revêt la crise de Suez, on peut relever l'interprétation donnée par un certain nombre de commentateurs égyptiens qui débattirent de la question dans la presse égyptienne lors de la célébration de son trentième anniversaire, en 1986. Selon eux, la guerre de Suez apparaît « comme le moment de la véritable entrée en politique des masses égyptiennes et comme celui où (...) le régime mis en place par les officiers libres constitue sa base de classe la plus solide »<sup>71</sup>. Pour A. Roussillon, il y a là la représentation d'un modèle de mobilisation de la société égyptienne, susceptible d'être toujours réactivé. Ses principales dimensions sont « l'appropriation collective des sources de la richesse nationale, dont la nationalisation du canal fournit une réalisation exemplaire, et l'option anti-impérialiste, dont le non-alignement à la manière de Bandœng reste le modèle le plus achevé »<sup>72</sup>. Ce modèle de mobilisation autour des valeurs de la redistribution des biens nationaux et de la libération nationale joue un rôle particulier dans cette zone du canal qui reste marquée par les « sacrifices » de l'histoire coloniale et dont certains habitants estiment que l'Etat leur est redevable de leur engagement historique<sup>73</sup>.

Ces deux significations du canal - agent de la soumission du pays à la domination impérialiste et symbole du nationalisme victorieux - coexistent encore aujourd'hui. L'une comme l'autre sont « activées » selon les besoins de ceux qui les utilisent pour répondre à des situations actuelles.

La représentation du canal comme agent de l'impérialisme réapparaît dès lors que l'économie nationale entre dans une période de dépendance financière accrue à l'égard de ses débiteurs internationaux. Ces circonstances relancent régulièrement la méfiance à l'encontre de toute domination étrangère. L'enfermement de l'économie nationale dans le cercle vicieux de la dette internationale à la fin des années 1980 fut ainsi l'occasion de rappeler comment le canal fut bradé à l'Angleterre en 1882 suite à la banqueroute de l'Etat, avec les conséquences politiques qui s'en suivirent.

Dans les années 1990, la mise en place d'une politique de privatisation ravive la crainte de livrer le pays et ses richesses au capital étranger. Le symbole du canal agent de la domination impérialiste est réactivé, par les hommes politiques de l'opposition et notamment ceux du parti du Rassemblement, pour mettre en garde l'opinion contre les excès du libéralisme. Au même moment, les rumeurs concernant la privatisation de

<sup>71</sup> HUSSEIN M. (1976) : *L'Egypte : lutte des classes et libération nationale*, Maspero, t.1, p.106.

<sup>72</sup> ROUSSILLON A. (1986), in *La revue de la presse égyptienne*, n°24-25, p.57-58.

<sup>73</sup> Cela influe, comme nous l'avons montré plus haut, sur les relations entre les Port-Saïdiens et le chef de l'Etat. Cf. *supra* : Chapitre 8, III. C. 2.



l'Organisme du canal de Suez reviennent périodiquement à la surface malgré les démentis officiel<sup>74</sup>.

Il apparaît ainsi que « la mémoire incontestable des lieux se reconstruit et s'actualise autour d'éléments contemporains (...) sans exclure totalement des héritages plus anciens, mais perçus comme des phénomènes d'aujourd'hui, beaucoup plus qu'à la lumière de leur passé. Ainsi, le patrimoine territorial demeure obstinément vivant, beaucoup plus projeté vers l'avenir que tourné vers le passé » (DI MEO G., 1989, p. 27-28).

## 2. *al-Ubur, la traversée du canal en 1973 et l'émergence d'un mythe fondateur*

Le conflit israélo-arabe et les guerres de 1967 et 1973 confèrent au canal de Suez une dimension supplémentaire. La voie d'eau intercontinentale a matérialisé la ligne de front entre l'armée égyptienne et Tsahal, qui avait conquis la rive orientale du canal en 1967 avec une facilité déconcertante et y avait installé une ligne de défense présumée invincible. Ainsi, 12 ans après le départ de l'armée d'occupation britannique, le canal était-il occupé à nouveau, mais par l'armée israélienne cette fois. En 1973, après six années de *statu quo*, le président Sadate poussa l'Armée égyptienne à l'assaut de la ligne Bar Lev et devint alors le héros qui fit de la traversée du canal de Suez un épisode mythique de l'histoire de la Nation. A l'issue de la « victorieuse Traversée », l'écrivain Youssef Idriss publia un panégyrique du Président Sadate qui exprimait bien la signification symbolique de cette traversée ayant mis fin à un état de « ni guerre - ni paix » jugé interminable :

« Il [Sadate] a aboli la défaite ancrée profondément au fond de nous lorsqu'il résolut de tenter le franchissement du canal  
Et grâce à cette décision, non seulement les armées franchirent le canal  
Mais les peuples avec elles passèrent, transcendant leur soumission et leur misère  
Abandonnant derrière eux leur humiliation et leur honte  
Ce franchissement est délivrance. »<sup>75</sup>

Le sentiment exprimé par cet auteur traduit celui de tous les Egyptiens qui se sentirent sortir victorieux de la traversée d'un front que le mythe de l'invincibilité de l'armée israélienne réputait infranchissable. Un autre écrivain connu, Tawfik al-Hakim, y voyait quelques mois plus tard le « passage spirituel vers une nouvelle étape de notre histoire (...) et cette étape, c'est la reconstruction de notre civilisation »<sup>76</sup>. Le lyrisme de ces auteurs exprime le soulagement et la renaissance d'une Nation qui s'était sentie profondément humiliée par la débâcle de juin 1967. Revenons sur les circonstances de cette défaite, puisqu'elles déterminent en grande partie la signification accordée à la traversée du canal six années plus tard.

<sup>74</sup> cf. *supra* : IIème Partie, Chapitre 5, II. et IV.

<sup>75</sup> IDRIS Y. : « Délivrance » (« al-Khallas »), *al-Ahram*, 12/10/1973, cité par WATERBURY J. (1973) : « Le franchissement du canal de Suez », *Maghreb-Machreq*, p. 49.

<sup>76</sup> AL-HAKIM T. dans *Al-Ahram*, 7 décembre 1973, cité par WATERBURY J. (1973), *idem*.

Pour Mahmoud Hussein<sup>77</sup>, la défaite de 1967 traduit le déclin du régime. Nasser avait décrété la mobilisation générale afin de récupérer l'appui populaire qui lui était indispensable pour reprendre une certaine autonomie vis-à-vis de la bourgeoisie d'Etat. Plutôt que de lancer une réelle initiative militaire, il s'agissait d'accumuler un capital politique, de façon à résoudre les contradictions qui déchiraient le régime en reforgeant l'unité nationale. Or, la bourgeoisie d'Etat, incapable d'une initiative militaire et surprise par l'attaque israélienne, s'est trouvée désemparée, entraînant à tous les échelons de l'Armée des conséquences graves : désertion des officiers supérieurs après 2 jours de combat, abandon des troupes dans le désert... La démission de Nasser répondit à la faillite du régime qui suivit la défaite foudroyante de l'armée en 1967. Mais dans un grand élan de renaissance du mouvement de masse, le peuple lui exprima son soutien : Nasser qui était alors rejeté par tous ceux qu'il avait servi jusque-là (classe dominante de la bourgeoisie d'Etat, Soviétiques), restait le leader populaire qui avait représenté le défi égyptien à l'agression de 1956, au moment où l'Armée israélienne venait prendre, sur les bords du canal, la place de l'armée d'occupation britannique.

Le peuple égyptien exprimait alors sa détermination à poursuivre la guerre, à refuser la capitulation imposée par « les nouveaux bourgeois, [...] ces mêmes généraux symbolisant à la fois quinze années de répression et la plus humiliante défaite militaire que l'Egypte ait subie »<sup>78</sup>. La reconquête du canal de Suez devenait à nouveau une affaire d'honneur. Mais, rapidement, la longue période de « ni guerre, ni paix » qui succéda à la défaite de 1967 et la montée en puissance des « sentiments de colère et d'impatience [populaire] contre la passivité extérieure et la brutalité intérieure du régime »<sup>79</sup> menacèrent de remettre en cause le prestige exceptionnel du « dépositaire de l'indépendance et de la dignité nationale » dont jouissait Nasser.

Le peuple, impatient de poursuivre la lutte armée pour la reconquête du canal, multiplia les manifestations qui tournèrent à l'émeute dans plusieurs villes du pays en novembre 1968. La guerre d'usure sur le front du canal (1969-70) s'imposa alors comme le moyen de « redonner au régime et à son Armée le prestige anti-sioniste indispensable pour récupérer le sentiment patriotique des masses », et ainsi, comme le moyen « de reprendre le contrôle des esprits et l'initiative des événements »<sup>80</sup>. La révolte populaire se poursuivit néanmoins en s'organisant de mieux en mieux jusqu'en janvier 1973, « cristallisant une force patriotique et démocratique d'ampleur nationale » autour des étudiants et de l'intelligentsia. Au prix d'une répression terrible, le régime put disposer d'un répit qu'il mis à profit pour préparer l'offensive d'octobre 1973.

Le 6 octobre 1973, après six années de *statu quo*, le président Sadate arrivé au pouvoir en 1970, lança, dans la surprise la plus totale, l'offensive contre la ligne de défense israélienne sur la rive orientale du canal de Suez. Il accédait enfin aux revendications d'un peuple blessé par l'impuissance de ses dirigeants à remédier à l'humiliation infligée par l'armée israélienne à tous les Arabes, et condamné par la violence de ses dirigeants à refréner ses élans patriotiques.

<sup>77</sup> Cf. HUSSEIN M. (1975) : *L'Egypte. Lutte de classes et libération nationale*, t. 2, pp. 6-17.

<sup>78</sup> *idem*.

<sup>79</sup> HUSSEIN M. (1975), t. 2, pp. 25-53.

<sup>80</sup> *ibidem*, p. 57.



« La décision de reprendre la guerre répondait à une volonté unanime, sur le front et à l'arrière, de briser le mur de l'impuissance érigé depuis la guerre des Six jours de 1967. Les combats étaient ressentis comme libérateurs, ils avaient été physiquement attendus, au cours des six années précédentes, comme un espoir de tous les instants. Pour les soldats et officiers arabes, la guerre fut le moment de la délivrance » (HUSSEIN M., 1975, p. 125).

Et cette délivrance s'exprima au mieux par la traversée du canal de Suez qu'effectuèrent les troupes égyptienne le 11 octobre : si l'on en croît M. Hussein, lorsque les troupes égyptiennes franchirent le canal de Suez et regagnèrent une bande de 15 km à l'est de celui-ci, « les peuples arabes franchirent définitivement les frontières psychologiques de la défaite de juin »<sup>81</sup>. Le sentiment de la force retrouvé, les volontaires se présentèrent par centaines de milliers dans les camps d'entraînement; mais l'élan fut rapidement brisé par le cessez-le-feu signé le 22 octobre, accepté par Sadate afin d'engager un processus de discussion pour une paix négociée dès que les troupes israéliennes commencèrent à regagner leurs positions. La déception populaire fut contrée par une intense campagne de propagande visant à glorifier sans retenue les succès de l'Armée égyptienne. Le thème de la reconstruction du pays et de la hausse du niveau de vie devaient détendre l'atmosphère et « l'opinion, prise de court et privée d'information sérieuse, passait de la violente déception des premiers jours, à un timide espoir de voir, après tout, se réaliser les promesses officielles d'une prochaine abondance, du moment que celles-ci s'ajoutaient aux assurances d'évacuation de tout le reste du Sinaï » (HUSSEIN M., 1975, p. 134).

Ce contexte social permet de resituer les témoignages idéalisant les prouesses de l'Armée et la portée de la victoire du peuple égyptien durant la guerre d'Octobre 1973. Les louanges sont en effet empreintes de l'enthousiasme colporté par la propagande et elles expriment un sentiment qui va bien au-delà du succès militaire officiel, puisqu'il témoigne de la réconciliation du peuple avec ses dirigeants et restaure sa foi en la Nation.

On ne peut qu'être frappé de l'omniprésence du canal de Suez dans les luttes nationales, que celles-ci soient dirigées contre un ennemi extérieur ou qu'elles traduisent une rupture interne à la société. Le canal a conservé l'empreinte de celles qui se sont déroulées le long de ses rives. « Certains archétypes s'inscrivent dans le présent des sociétés locales sous la forme de mythes fondateurs. Peu importe la vérité historique »<sup>82</sup>. La commémoration de ces événements, et notamment de ceux de 1973, est aujourd'hui un moyen de réaffirmer l'unité nationale et de justifier les sacrifices consentis par la population, tout en réaffirmant la légitimité de l'action gouvernementale qui récupéra ainsi le contrôle de la situation et libéra le peuple égyptien de la soumission et de la honte de l'impuissance de son Armée.

<sup>81</sup> *ibidem*, p. 126.

<sup>82</sup> MARIE M. (1986), *op. cit.*, p. 144.

*D. La réécriture de l'histoire des villes du canal les inscrit dans l'Antiquité et valorise leur résistance*

La mémoire collective correspond à une reconstruction du passé en fonction du présent. Le choix, par la puissance publique, de mettre en valeur certains lieux de mémoire ou l'élection « spontanée » d'autres lieux par les habitants résultent donc d'une sélection de certains événements historiques qui ont la caractéristique de répondre à une situation présente par les représentations qu'ils génèrent. L'étude de documents publiés par les responsables des gouvernorats traduit la vision du pouvoir central.

Dans les publications des gouvernorats du canal, une rubrique relate en quelques lignes l'histoire des villes du canal. Les services du gouvernorat opèrent une sélection drastique pour ne retenir que les quelques événements qu'ils jugent fondamentaux.

Ainsi, la brochure diffusée par le gouvernorat d'Ismaïlia en 1999<sup>83</sup> présente-t-elle un court historique qui annonce d'emblée que la ville ne date pas, « comme beaucoup le pensent », de la période de creusement du canal en 1862. Selon elle, de précieuses « *modern historical studies* » certifient que, dès l'Antiquité, Ismaïlia était une terre traversée par les Prophètes (Abraham, Joseph, et son père Jacob), de même qu'elle eut à connaître de l'exode de Moïse et de la sainte famille, ainsi que plus tard, de l'arrivée du conquérant arabe Amr Ibn al-As. L'histoire d'Ismaïlia ne commencerait donc pas avec la création *ex nihilo* de la ville par les Français en 1862 lors des travaux de creusement du canal - d'ailleurs il n'est jamais fait allusion à cette période, ni à celle du protectorat britannique -, mais serait liée à son rôle de lieu de rencontre des trois religions monothéistes. La fondation de la ville d'Ismaïlia est ainsi occultée, et l'on apprend en revanche que la « ville moderne d'Ismaïlia » doit son nom au Pacha Ismaïl et qu'elle a été fondée en 1960, sous le régime de la loi n° 24 qui l'a déclarée « gouvernorat indépendant »<sup>84</sup>.

Le désir d'inscrire la ville dans une histoire très ancienne, qui appartient autant à l'Égypte qu'aux grandes civilisations nées au Proche-Orient, correspond à une volonté d'ancrer la ville dans l'histoire nationale, de la soustraire en quelque sorte à son origine étrangère. Mais, après ces références aux temps glorieux du passé, la même brochure, par un grand saut dans le temps conduit directement de la Conquête arabe à deux éléments choisis de l'histoire contemporaine, abordés par un rappel de dates importantes : la résistance populaire et policière à l'occupation britannique en 1951 et 1952; la réouverture du canal en 1975 qui est l'occasion de rappeler la guerre du Six Octobre et de présenter son mémorial.

<sup>83</sup> ISMAILIA GOVERNORATE (non daté) : *Ismaïlia*, Media & Press Department, non paginé (11 p. + fiches techniques). Cette brochure s'adresse aux visiteurs anglophones et comporte en effet une série de fiches pratiques.

<sup>84</sup> Auparavant, la ville faisait partie du gouvernorat de Port Saïd.



En revanche, dans le livret d'information annuel publié par le gouvernorat<sup>85</sup>, le rôle du canal de Suez dans l'histoire de Port Saïd est clairement et immédiatement mentionné. Une introduction situe la ville, puis un chapitre retrace « le commencement de la ville ». Sa situation à « l'entrée » du canal de Suez est le premier élément signalé. La jeunesse de la ville est soulignée (« seulement 130 ans »), mais ce constat est immédiatement « compensé » par la mention de l'existence de deux villes antiques situées à proximité - al Farama, 8 km à l'Est, et Tanis, 9 km au Sud - lesquelles garantissent l'intégration de la ville au territoire national. Il est bien admis ici que l'origine de Port Saïd est liée au creusement du canal de Suez, lequel est présenté comme « le premier courant aquatique et artificiel que l'Égypte a ajouté sur la carte géographique de l'ancien monde ». Cette formulation suggère bien l'appropriation du canal par la Nation. Parallèlement, l'activité de la ville est attribuée à celle du canal et du port : les fonctions commerciales en relation avec le port engagent la ville « dans le commerce égyptien sur le plan international avec l'aide des autres ports égyptiens ». La portée nationale du commerce et la coopération affichée entre les ports du pays tendent à contrecarrer l'idée répandue selon laquelle la ville ne ferait pas partie de l'Égypte et ses activités seraient plus liées à des intérêts extérieurs qu'aux relations avec le cœur du territoire national.

Dans la version arabe du même livret publié par les services du gouvernorat (édition 1995), l'historique met l'accent sur les travaux de creusement du canal. La naissance de la ville est retracée depuis le premier coup de pioche, le 25 avril 1859, et l'assèchement du site initial<sup>86</sup> jusqu'à la création du quartier al-Arab, dont on apprend qu'il était le « point de rencontre des bédouins du Sinaï qui apportaient l'eau et les dattes ». Aux côtés, de Ferdinand de Lesseps, une personnalité égyptienne occupe dans ce récit une place centrale : le gouverneur de la province voisine de Dakahliya. Réputé pour sa fermeté, il fut appelé au secours pour mater les mutineries survenues sur le chantier et devint en 1863 le premier gouverneur de la zone du canal. Ce n'est évidemment pas un hasard si la brochure met en avant le rôle d'un gouverneur égyptien, représentant du pouvoir central, dans la fondation et le bon fonctionnement de la ville. Par ailleurs, l'ancienne division socio-spatiale de Port Saïd fait l'objet d'une description minutieuse : il est bien indiqué que, en 1867, la ville était divisée officiellement en deux quartiers - franc et arabe - séparés par le quartier grec. « L'arrivée de personnes de diverses nationalités sur un site vierge, conservant chacune leurs caractéristiques sociales et culturelles », aboutit à une « construction étrange de la société port-saïdienne » est-il écrit. Le caractère cosmopolite de la société locale, qui témoigne de l'attractivité et de l'importance commerciale de la ville, est présenté comme le facteur de l'originalité de la ville, autant que celui de son « étrangeté ».

<sup>85</sup> Cette publication relate l'action du gouvernorat. GOUVERNORAT DE PORT SAÏD (1995) : *Port Saïd, bijou de l'Égypte*, 24 p. traduites en français et anglais, et 168 p. en arabe. Voir aussi l'édition de 1996. À partir de 1998, le livret ne comporte plus de résumé en anglais et en français (on en retrouve cependant le contenu en anglais sur le site Internet de la ville).

<sup>86</sup> Le site est une butte de sable posée sur le cordon littoral entre Méditerranée et lac Manzalah.

Nous citerons pour terminer, un autre récit de l'histoire de Port Saïd, publié au dos du plan de la ville délivré aux visiteurs par le petit bureau de l'Autorité égyptienne pour le tourisme. Ce document insiste davantage que les précédents sur la dépendance de la ville à l'égard du canal : la communauté est ici « entièrement dévouée au service du canal et à ses activités annexes ». Ses moyens d'existence « dépendent étroitement du canal », lequel lui a permis dans les années 1920 de devenir un centre de commerce international. Le commerce reste l'activité urbaine principale : le statut de ville franche est rappelé et les « célèbres rues commerçantes » bien indiquées. Insister sur le rôle traditionnel d'entrepôt commercial du Proche-Orient que détenait la ville autrefois doit susciter l'intérêt des voyageurs pour la vente au détail de produits d'importation - activité dans laquelle la ville s'est spécialisée - de façon à attirer de nouveaux clients vers un commerce en difficulté.

Si elles n'ignorent pas leur histoire, « les sociétés n'en conservent qu'une mémoire obscure, lacunaire, fabriquée »<sup>87</sup>. Car c'est la situation du moment des acteurs sociaux qui conditionne en priorité leurs choix et leur stratégie : « Ils sélectionnent parmi les objets, les usages, et parfois les lieux du passé, ceux qui leur paraissent susceptibles de contribuer, avec le plus de succès, à la résolution des problèmes du moment »<sup>88</sup>.

De façon à comprendre quels types de problèmes actuels les événements historiques sélectionnés (ou le récit) contribuent à résoudre, il nous a semblé nécessaire de replacer les différentes interprétations de l'histoire des villes du canal dans le contexte politique et spatial qui prévaut à la fin des années 1990, lors de leur publication :

° L'intégration de ces villes relativement récentes à l'Égypte nilotique est revendiquée par la mention de l'existence de vestiges de villes antiques dans leur environs (à Port Saïd) ou par l'antériorité de la voie de passage transversale que constitue l'isthme de Suez. La présence de sites antiques sur cette ancienne branche pélusiaque du Nil certifie par ailleurs l'appartenance de la région du canal à l'ancien delta du Nil, donc au cœur du territoire égyptien, et cela au moment où il est question de promouvoir son intégration plus poussée à l'Égypte nilotique. Ce patrimoine antique, fondamental dans la constitution de l'identité nationale, représente par ailleurs un moyen d'affirmer l'unité nationale. Un programme de sauvetage des ruines antiques retrouvés dans la région du canal est en cours à San al-Hagar (à l'ouest du canal) et à Péluse (à l'est du canal)<sup>89</sup>. Même si leur intérêt se situe bien en deçà des sites de la vallée du Nil, ces sites font l'objet d'une immense opération de rénovation associée à la construction du canal de la Paix. On peut aussi y voir le moyen de conférer une légitimité au projet du canal de la Paix<sup>90</sup>.

<sup>87</sup> DI MEO G. (1998), *op. cit.*, p. 62.

<sup>88</sup> *idem.*

<sup>89</sup> Ce dernier est situé plus précisément sur la butte de Farama (Tell el Farama), qui donne son nom à la société de lotissement de la zone industrielle attenante au port de Port-Saïd Est.

<sup>90</sup> Cf. SANMARTIN O. (1998), p. 156.



° La période coloniale et l'attribution des travaux de percement du canal et de fondation des villes aux ingénieurs français dirigés par de Lesseps est la plupart du temps occultée, ou relativisée par l'irruption d'un personnage historique local dont le rôle primordial est mis en avant. La période coloniale est présentée principalement sous l'angle de la résistance du peuple, sauf à Port Saïd où le caractère colonial de la ville est valorisé et lui confère une « tradition » d'accueil de populations diverses.

° Les grands événements liés à la lutte nationaliste et à la reconquête du canal en 1973 sont les deux événements de l'histoire contemporaine systématiquement mis en exergue. Ils sont relatés comme des moments de combativité exaltée de la population, alors que les défaites militaires résultant des guerres israélo-arabes et de l'intervention militaire de 1956 sont occultées. Il s'agit de privilégier, dans les représentations identitaires du territoire, celles qui expriment, à travers l'exaltation d'un idéal patriotique, une certaine unité entre des populations installées dans la région à différentes époques.

Dans ce territoire, aujourd'hui partagé entre des groupes d'origines géographiques et sociales différentes, la présence de chaque catégorie de population dans l'espace régional est légitimée soit par la référence quasi mythique au rôle d'accueil et d'intégration traditionnellement joué par la ville d'origine exogène (c'est le cas de Port Saïd), soit par le rassemblement de chacun à des moments particuliers d'une histoire marquée par le patriotisme populaire, ce qui renvoie à une appartenance collective à la nation. Si elle correspond à une reconstitution plus ou moins fidèle du passé, la mémoire collective génère un accord sur le principe même de la cohabitation. Des populations hétérogènes parviennent alors à maintenir entre elles (en dépit, comme au nom de leurs différences) une cohésion collective.

« Les choix de faits et lieux de mémoire, réalisés par les sociétés locales, régionales ou nationales, dans le dessein inavoué de consolider leur identité (territoriale notamment) au présent, donc de favoriser leur régulation et leur reproduction, ne s'effectuent pas au hasard. Les catégories dominantes qui recréent un passé collectif retiennent en général, dans ce but, les événements ou les vestiges les plus emblématiques, les plus valorisants. Ceux qui (...) font preuve de la plus grande neutralité possible à l'égard des conflits et des clivages socio-territoriaux »<sup>91</sup>.

La sélection des événements de 1956 et de la traversée du canal de 1973 par la mémoire collective, leur étroite association aux monuments, lieux de mémoires et symboles de la ville, l'accent mis sur « l'exaltation de l'indépendance politique et du pouvoir, tous ces détails non fortuits prouvent qu'il y a bien construction par le récit d'un facteur identitaire aux visées à la fois idéologiques et politiques » (DI MEO G., 1998, p. 57). La réécriture de l'histoire nous donne donc à voir la mémoire collective telle qu'elle est représentée aux habitants. Elle nous renseigne sur l'un des fondements de l'identité régionale et du territoire du canal de Suez.

<sup>91</sup> DI MEO G. (1998), *op. cit.*, p. 56.

\* \* \*

Les lieux symboliques et les pratiques spatiales identifiés dans la région du canal de Suez mettent l'accent sur un aspect fondamental de l'identité régionale : le sentiment national.

Il peut sembler paradoxal, dans une région récemment peuplée, que la population accorde un rôle si important à l'histoire. Or, si le sentiment d'orgueil national occupe une telle place dans les représentations, c'est sans doute parce que la région, située sur une marche du territoire, a été l'objet de plusieurs conflits menaçant la Nation. C'est aussi en raison de cette situation que l'Etat entretient avec beaucoup de soin les lieux de mémoire et la commémoration des événements qui ont touché la région et qu'il a sélectionnés. Cela correspond à une volonté de fournir à une population régionale hétérogène les éléments de base nécessaires à la fabrication d'une identité régionale. En participant activement à la réécriture de l'histoire de la région, l'Etat cherche aussi à ancrer la population à la Nation. Sa volonté de construire artificiellement un territoire intégré à l'espace national est d'autant plus forte que celui-ci est situé sur une marche du territoire égyptien.

La politique nationale de construction d'une mémoire collective dans la région du canal a sans doute influé sur les représentations de la population. Celles-ci exaltent en effet le sentiment nationaliste, essentiellement en commémorant la rébellion populaire dans les villes du canal lors des phases critiques de l'histoire nationale (1919-22, 1956, 1967 et 1973). Mais c'est finalement la capacité de la population à refuser de se soumettre qui est mise en avant dans les fêtes et pratiques populaires. En plusieurs occasions, la révolte populaire s'apparente à une désobéissance à l'autorité centrale - la lutte nationaliste sous le régime de Farouk; la contestation populaire lors de la cérémonie des *alembi*. Elle tend cependant à être réorientée vers la défense de la patrie lors des guerres israélo-arabes.

Si l'omniprésence de l'histoire de la libération nationale - qui passe par celle de la région du canal - fonde le rapport des hommes à l'espace, les références à la mer, que nous avons d'ores et déjà identifiées brièvement dans les emblèmes de Port Saïd et le récit de l'histoire réécrit par les services des gouvernorats, semble aussi jouer un rôle important. Ces deux représentations sont liées l'une à l'autre par l'expression d'une identité rebelle de la population. L'insubordination dont ont fait preuve les habitants du canal, et qu'ils entretiennent dans des lieux symboliques, s'apparente, toutes proportions gardées, à l'insoumission et au souci de liberté que manifestent les gens de mer.



## Chapitre 10

### LA MARITIMITE, UN FONDEMENT DE L'IDENTITE REGIONALE ?

L'économie régionale est gouvernée par quatre éléments, que l'on retrouve dans bien d'autres ports du monde<sup>1</sup>, et qui se voient ici renforcés par la fonction du canal intercontinental :

- la situation géographique, sur une des grandes routes maritimes mondiales,
- la faiblesse de l'hinterland immédiat et de ses richesses naturelles : les fonctions d'approvisionnement et d'exportation sont accaparées par le port d'Alexandrie, alors que les ports du canal restent marqués par leur fonction traditionnelle de transit et d'escale,
- l'évolution technologique : la mutation des transports aboutit à la modification de la place du port dans la ville,
- et la conjoncture politique : au plan national, elle encourage ou bride l'initiative locale; au plan international, elle ouvre ou ferme des marchés.

Ces quatre composantes jouent un rôle déterminant dans la vie de la région : elles incitent les acteurs locaux à adopter des attitudes particulières dans leur rapport à la mer et aux échanges internationaux.

Le développement des activités maritimes et des contacts avec l'outre-mer - contemporain de la fondation même des villes du canal - a-t-il contribué à unir la population régionale autour d'une identité commune ? Nous avons mis en évidence, à Port Saïd, l'importance des référents maritimes dans l'élection des lieux symboliques par la population. Leur choix nous a semblé en partie dicté par l'influence du site urbain et par l'importance des fonctions traditionnelles liées au canal. Sans tomber dans un déterminisme abusif, on peut s'interroger pour savoir si les relations avec la mer - sous

---

<sup>1</sup> C'est notamment le cas à Marseille, comme l'a montré Marcel Roncayolo dans *L'imaginaire de Marseille. Port, ville, pôle*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, 1990, 368 p.

différents aspects : proximité de la mer, multiplication des métiers liés aux échanges maritimes, mais aussi activités liées à l'exploitation de la mer ou du littoral (pêche, tourisme balnéaire) -, agissent comme un facteur d'identification des hommes à la région. L'imaginaire lié à la mer influe-t-il sur le réel ? A-t-il la capacité d'entraîner des réactions spécifiques des gens du canal face aux variations de la conjoncture politique et économique ?

Les notions de maritimisation et de maritimité permettent de qualifier l'influence de la mer sur une population. A. Vigarié<sup>2</sup> a montré que les populations des villes portuaires sont animées d'une « mentalité maritimiste », née du contact professionnel et quotidien avec la mer, et, par delà, avec les sociétés éloignées avec lesquelles elles échangent des hommes, des marchandises et des informations. Or, paradoxalement, au moment même où les échanges par voie de mer s'intensifient dans une économie mondialisée, les mentalités maritimistes des populations littorales semblent s'affaiblir, au fur et à mesure que les ports s'éloignent des centres-villes, que les activités portuaires se mécanisent et que l'essor des télécommunications ôte aux ports le « monopole » des échanges internationaux.

L'influence maritime demeure-t-elle néanmoins un facteur déterminant des représentations des acteurs de la région du canal, au-delà de ses deux villes ports ? Parvient-elle à transcender les mutations en cours dans le transport maritime pour influencer sur les jeux d'acteurs dans la région du canal tout entière ?

Nous partons de l'hypothèse qu'il existait une « mentalité maritimiste » dans la région du canal, liée à la domination de la vie régionale par la Compagnie Universelle responsable du creusement du canal et à la soumission originelle de toute la région au trafic maritime<sup>3</sup>. Si l'influence de la mer fut bel et bien à l'origine d'une culture régionale, le territoire du canal n'existe pas forcément aujourd'hui. La territorialité est souvent entendue comme la recherche d'une identité, mais, comme le signale C. Raffestin, « il ne s'agit pas d'un "retour impossible" à une culture locale, mais bien plutôt d'une réinterprétation ou d'une projection d'une tradition dans une culture artificielle »<sup>4</sup>. C'est ce que montre le cas de Port Saïd, où le littoral, en pleine mutation, est de plus en plus attractif.

## I. DE LA MENTALITE MARITIMISTE A LA MARITIMITE : LA PRISE EN COMPTE DES RELATIONS DES HOMMES A LA MER

L'inégal recours au transport maritime par les nations participant au commerce mondial, puis le déplacement des activités économiques sur le littoral ont constitué les sujets de prédilection des géographes littoralistes. Depuis le début des années 1990,

<sup>2</sup> VIGARIE A. (1979) : *Ports de commerce et vie littorale*, Hachette, 492 p.

<sup>3</sup> Cette hypothèse a été en partie vérifiée plus haut. Cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre 2, I.

<sup>4</sup> RAFFESTIN C. (1986) : « Ecogénèse territoriale et territorialité », in AURIAC F., BRUNET R. : *Espaces, jeux et enjeux*, Fayard/Fondation Diderot, p. 184.



l'intérêt pour l'usage du littoral s'est renforcé et peu à peu élargi à la thématique des sociétés. Le contact quotidien de la population avec la mer et la tradition d'ouverture des villes-ports sont-ils porteurs d'une spécificité régionale ?

#### A. De la « maritimisation » à la « mentalité maritimiste »

En 1979, André Vigarié a mis au point le concept de maritimisation. Celui-ci veut exprimer la dépendance de plus en plus forte des nations à l'égard de la vie océanique et sa traduction dans le trafic des ports<sup>5</sup>.

De la maritimisation dépend la puissance des ports, leur niveau de vie, leur indépendance économique et, finalement, politique et militaire. « L'inégalité des trafics traduit l'inégalité de cette maritimisation, c'est-à-dire de l'état des relations à l'égard de la mer, et des intérêts qu'il y faut défendre par conséquent. Cette attitude de défense révèle la conscience qu'ont les peuples de leur dépendance face à l'océan »<sup>6</sup>. La maritimisation croissante du monde contemporain et l'importance qu'ont prises les routes océaniques font de l'activité portuaire une forme majeure de la mise en valeur des littoraux. En conséquence, le terme de maritimisation s'impose peu à peu; on parle aussi de démaritimisation d'une région, de sous-maritimisation d'une nation, ou encore de remaritimisation d'un quartier.

Cette approche de la maritimisation a parfois été réduite à une « façon technocratique de nommer les processus de concentration des activités et des populations sur le littoral, ou la mise en valeur des littoraux »<sup>7</sup>. Dans les années 80, le terme de littoralisation des activités humaines a finalement été adopté pour décrire le phénomène du recours croissant aux transports maritimes et ses effets sur la localisation des industries, qui migrent de l'intérieur des terres vers les littoraux.

Néanmoins, le champ d'utilisation du concept de maritimisation s'est élargi à l'étude des sociétés riveraines de la mer. A. Vigarié s'était intéressé dès 1979 à cette question, en consacrant une partie de son ouvrage *Ports de commerce et vie littorale*, à « l'écologie des ports ». Constatant que la circulation sur mer est un puissant facteur de « conditionnement » des populations côtières, il définissait l'écologie des ports comme « l'ensemble des conditions d'existence et des interactions qui apparaissent entre les hommes et leur milieu de vie, perçues à travers les activités et les relations que leur imposent les fonctions d'acheminement auxquelles ils collaborent à quelque degré que ce soit »<sup>8</sup>. Il mettait ainsi l'accent sur le modelage socio-économique des groupes de travail dans les ports à travers le déterminisme du navire, les pratiques d'acheminement, la nécessité d'une communauté de règles et de traditions et l'internationalisation de la vie

<sup>5</sup> VIGARIE A. (1979), *op. cit.*

<sup>6</sup> VIGARIE A. (1998) : « Les ports maritimes et leur environnement humain et économique », in *Dossier DIEM*, n°23, p. 93.

<sup>7</sup> Robert FERRAS dans BRUNET R. (1991) : « Les Mots de la Géographie », p. 320.

<sup>8</sup> VIGARIE A. (1979), p. 366.

portuaire. Le port serait alors, selon cet auteur, un « lieu de focalisation d'incidences économiques » - de celles qui font la place maritime - et sociologiques - qui expliquent une « mentalité spécifique ». La distinction entre le port et la ville qui lui est liée permet de décrire la complexité du milieu humain des zones littorales, en dissociant les bourgeoisies de la mer, les organismes professionnels liés au passé et les apports humains allogènes. A. Vigarié s'attachait ainsi à décrire une morphologie sociale de la ville portuaire, chaque homme étant marqué dans son comportement et ses attitudes quotidiennes ou durables par une « soumission à la causalité générale de la mer ». Cette soumission s'exercerait aussi bien au niveau global - l'ensemble de la ville, où l'internationalisation des structures socio-économiques et le cosmopolitisme induisent une certaine conception du monde extérieur -, qu'au niveau des attitudes des groupes (navigants, portuaires, négociants...), ou sur le plan familial et individuel.

L'idée d'une mentalité spécifique des hommes et des villes de l'océan se fait jour : en effet, « à l'internationalisme océanique des structures correspond celui de l'esprit et des préoccupations du travail quotidien »<sup>9</sup>. La « mentalité maritimiste » est donc le reflet du faisceau d'influences qui se concentrent dans les ports. C'est une interprétation du monde extérieur marquée par les contacts ouverts, par les préoccupations tournées vers les horizons lointains des gens de mer (des négociants aux dockers). Il s'agit finalement de la « propension à percevoir à travers la mer, d'une certaine façon, le monde extérieur et les événements qui s'y déroulent, et à prendre position en conséquence. Un certain comportement en découle, sensible dans les circonstances critiques »<sup>10</sup>.

La maritimisation profonde de chacun des partenaires fait que chacun des membres de la communauté portuaire doit accepter volontairement son insertion dans un ensemble de professions, dans un concert d'activités diverses, dont l'objectif est d'arriver au bon fonctionnement du port.

« Le contact avec la mer conduit à une interprétation du monde extérieur avec lequel l'océan est un moyen de liaison; interprétation géographique, économique, politique, sociale : la mer véhicule des incitations à la connaissance des faits venus de l'horizon »<sup>11</sup>.

Le négociant en marchandises, le transitaire ou le courtier d'affrètement n'ont pas les mêmes contacts que les marins; mais leur expérience quotidienne fait que leur « contenu mental est constitué par les informations sur l'état des récoltes d'outre-mer pour les produits à importer, sur les variations des mercuriales étrangères, sur la dévaluation du taka pour les cotons au Bangladesh... Il en est de même pour les autres acteurs du tertiaire maritime : *stevedores*, *shipchangers*, *consignataires*, *assureurs* »<sup>12</sup>.

<sup>9</sup> *ibidem*, p. 393

<sup>10</sup> VIGARIE A., THUMERELLE P.-J. (1998) : « Les hommes sur les littoraux », Dossier DIEM n°23, p. 19.

<sup>11</sup> *idem*.

<sup>12</sup> *ibidem*. Quelques définitions : *Stevedore* : entrepreneur chargé de la manutention dans les ports (le mot français *aconier* n'a pas tout à fait le même sens ; ce dernier assure, en plus, la mise sous hangar et la garde des marchandises). *Shipchanger* : commerçant ou entreprise assurant l'avitaillement. *Consignataire* : agent qui représente un armateur et assiste le navire lors de son passage dans un port.



A. Vigarié a ainsi, le premier, élargi l'analyse des ports à leur composante sociale. Cependant son analyse est restée circonscrite aux villes portuaires, et, en leur sein, aux groupes dont la profession est directement liée aux échanges portuaires. Pour l'analyse de l'influence de la mer dans la constitution du territoire du canal de Suez, il convient de rechercher, à travers l'étude des pratiques spatiales, si la population régionale dans son ensemble est consciente de la présence du canal et au delà de celui-ci, de la mer et des opportunités qu'elle offre.

## B. L'émergence de la « maritimité »

Au début des années 1990, la maritimisation cède la place à la « maritimité ». Un colloque organisé à Paris en novembre 1991 a fait le point sur cette nouvelle notion. F. Peron, J. Rieucan et P. Claval se sont mis d'accord sur une définition commune : la maritimité, c'est « la variété des façons de s'approprier la mer, en insistant sur celles qui s'inscrivent dans le registre des préférences, des images, des représentations et des identités »<sup>13</sup>.

Ce néologisme élargit la notion de maritimisation, employée plutôt pour décrire les activités humaines directement induites par le milieu maritime, à une dimension nouvelle, celle des représentations. Il s'inscrit cependant dans la continuité de la notion d'écologie maritime développée par A. Vigarié. Les représentations du maritime, dans leur évolution et leur diversité, sont ici considérées comme susceptibles de conditionner en partie les actions des hommes par rapport à la mer. Cette notion permet d'enrichir les études portuaires traditionnelles de la dimension symbolique, idéelle, qui sous-tend les relations de l'homme à son milieu, une dimension désormais considérée, en géographie, comme l'une des composantes intrinsèque d'un territoire.

La mutation de l'organisation des transports maritimes et de l'exploitation de la mer s'est traduite par le déclin des activités en relation directe avec la mer, pratiquées auparavant au coeur des villes, et leur glissement hors du site traditionnel. La conséquence directe de l'éloignement des ports du centre-ville et de la mécanisation des tâches portuaires est la réduction du nombre des agents portuaires et de leur visibilité dans la ville. Parallèlement, le développement des loisirs et la mobilité croissante des individus ont contribué à modifier les images du maritime et les conditions d'approche et de pratique de la mer. L'intérêt pour le littoral s'est élargi aux groupes sociaux dont le travail n'est pas directement lié à la mer; parallèlement, les représentations qu'un nombre croissant d'individus peuvent se forger du milieu maritime tendent à prendre un aspect désincarné et artificiel<sup>14</sup>. La maritimité se généralise donc, mais sous de nouvelles formes.

La première forme de la maritimité a été décrite par P. Claval comme le « sentiment d'une spécificité certaine que traduisaient les savoirs originaux, les habitudes et les

<sup>13</sup> PERON F., RIEUCAU J. (ss. dir.) (1996) : *La maritimité aujourd'hui*, L'Harmattan, p. 13.

<sup>14</sup> PERON F. (1996), *op. cit.*, p. 15.

réflexes développés par les populations de pêcheurs, de marins et de négociants »<sup>15</sup>. Cette maritimité « ancienne manière » comportait des aspects largement partagés, mais les groupes concernés, s'ils étaient nombreux, n'occupaient qu'une frange de la bande littorale. Au moment où ces formes traditionnelles de la maritimité tendent à disparaître, c'est toute la société qui redécouvre la mer; les ports jouent alors à fond la carte de la généralisation d'une nouvelle maritimité, tournée vers les loisirs et les sports nautiques. Le port entre dans la ville, et les habitants se réapproprient l'histoire des grandes cités maritimes, notamment à travers des manifestations festives (Vieux gréements...). Ainsi, P. Claval montre que le rapport à la mer, autrefois réservé à ceux qui vivaient de l'exploitation des ressources existant sur la côte et au large, s'étend désormais à des fractions élargies de la population. La maritimité ne dépend donc plus d'une nécessité économique, de savoir-faire et d'expériences quotidiennes partagées pendant le travail, mais elle résulte désormais du choix d'un style de vie, indépendant du travail. La maritimité, tout comme l'identité, résulterait donc non plus d'une insertion professionnelle mais d'une orientation donnée aux loisirs hors du temps de travail; elle suivrait en cela les transformations que subit la nature de la personne dans la société moderne<sup>16</sup>.

La notion de maritimité décrit une situation donnée aussi bien à l'échelle de la ville-port qu'à celle de la région. P. Flatres, en étudiant l'arc Atlantique, distingue la maritimité, qui désigne pour lui « l'ensemble des relations réelles, concrètes, actives que cette région entretient avec la mer », du *sens de la mer*, qu'il entend comme « la conscience de l'existence de la mer et des possibilités de développement qu'elle offre »<sup>17</sup>. D'après cet auteur, le « sens de la mer » correspond à une disposition d'esprit de la population, qui l'amène à « réaliser un haut degré de maritimité » si des facteurs externes ne l'en empêchent pas. Ainsi, le sens de la mer peut, selon les époques, s'épanouir ou rester latent.

Cependant, la présence de la mer n'est pas systématiquement vécue comme une référence fondamentale de l'identité d'une région. C'est ce qu'a montré J. Rieucan<sup>18</sup> en mettant en évidence la « perte de tonalité maritime régionale » qu'a subie au cours de l'histoire la Haute-Normandie, en dépit de l'implantation et du renforcement d'équipements portuaires sur la côte.

Du fait de sa situation, la région du canal de Suez doit sa naissance et une partie de ses activités économiques au développement des échanges maritimes via le canal et le renforcement des équipements portuaires<sup>19</sup>. La population régionale accorde-t-elle pour autant, dans ses représentations, une place essentielle à l'élément marin ? La conscience

<sup>15</sup> CLAVAL P., in PERON F., RIEUCAU J. (1996), *op. cit.*, pp. 327 et suivantes.

<sup>16</sup> *ibidem*, p. 333-334.

<sup>17</sup> FLATRES P. in PERON F., RIEUCAU J. (1996), *op. cit.*, p. 72.

<sup>18</sup> RIEUCAU J. (1983) : « Pêche et communautés halieutiques comme approche des systèmes littoraux de l'estuaire de la Seine à la baie de Somme », *BAGF*, n°3, juin, pp. 227-239.

<sup>19</sup> Deux nouveaux ports associés à une zone industrielle et un centre de redistribution sont en cours d'aménagement aux deux débouchés du canal. Cf. *supra* : IIème Partie, Chapitre 6.



de la présence de la mer et des possibilités qu'elle offre dicte-t-elle en partie son comportement ?

Avant de tenter de répondre à ces questions, il nous faut préciser la nature profondément culturelle de la maritimité. Selon les époques et les civilisations, les hommes ont entretenu des relations différentes avec la mer. Alain Corbin a montré comment, pour la société occidentale, la répulsion pour le bord de mer s'est muée en un « désir de rivage »<sup>20</sup>. Autrefois cantonnés dans un rôle d'espace de production et des échanges, et dans une fonction stratégique de frontière maritime, les rivages ont été redécouverts au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle par des voyageurs écrivains. L'approche romantique du milieu maritime qu'ils ont développée a collé une image spécifique aux gens de mer, lesquels affirmaient à l'époque une identité maritime avec d'autant plus de force qu'ils étaient en train d'en prendre conscience au travers du regard des autres. Peu à peu, le bord de mer est devenu un lieu de villégiature pour la société aisée et les pratiques qui s'y déroulaient se sont accordées au désir de rivage. A partir des années 1950, l'engouement pour la mer et ses rivages s'est prodigieusement développé dans la société occidentale; il a touché une part croissante de ses populations et participé à la transformation rapide des littoraux, devenus accessibles dans le monde entier par le transport aérien.

On peut s'interroger toutefois sur la spécificité du rapport à la mer dans le Monde Arabe. Si la mer inspira une crainte originelle généralisée à toutes les sociétés, certaines réussirent à la surmonter pour établir de véritables puissances maritimes (c'est le cas en Occident), alors que les nations musulmanes y échouèrent généralement. Xavier De Planhol a mis en évidence une longue série de refus, d'échecs et d'occasions manquées pour établir des sociétés maritimes dans le monde musulman, qu'il tente d'expliquer par la nature de la religion et ses pratiques<sup>21</sup>. Bien que cette explication soit éminemment discutable, la pensée de cet auteur mérite d'être exposée ici si l'on veut replacer le rapport à la mer dans un contexte culturel.

De Planhol rappelle que la vision chrétienne de la vie navigante lui attribuait une valeur spirituelle : d'abord proche de la pratique du Salut, puis associée à la découverte personnelle de Dieu sur les immenses espaces maritimes à l'époque romantique<sup>22</sup>. Enfin, dans « l'orgueil de la nature vaincue par la science et le progrès », la mer s'est désacralisée en devenant « un instrument essentiel de l'élévation de la nature humaine, de sa propre découverte et de son dépassement ». D'après de Planhol, l'échec des nations musulmanes à dominer la mer proviendrait de l'incompatibilité entre l'Islam et la mer. L'Islam impliquerait une conception très astreignante de la vie en société qui ne correspondrait en rien à la vie en mer; elle supposerait l'adoption de pratiques culturelles et sociales associées à la foi qui sont difficiles à conserver sur un navire. L'Islam, qui signifie étymologiquement soumission, serait en outre, inconciliable avec la nature rebelle du marin. Pour cet auteur, la culture maritime est « d'une part pragmatique, erratique, non normative, mal délimitée, peu structurée et faiblement intégrée, susceptible d'adaptations

<sup>20</sup> CORBIN A. (1988) : *Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage (1750-1840)*, Champs Flammarion, 407 p.

<sup>21</sup> DE PLANHOL X. (2000) : *L'Islam et la mer. La mosquée et le matelot (VII<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> siècle)*, Perrin, 658 p.

<sup>22</sup> *ibidem*, pp. 459-460.

rapides; et d'autre part ambiguë, excessive, ostentatoire et prodigue, concurrentielle, aventureuse et saccadée ». Elle se trouverait donc « à l'opposé de la conception islamique de l'existence, qui est celle d'une communauté stable et régulière, obéissant à des règles précises, rejetant l'excès et la démesure des aventures individuelles ». De Planhol montre ainsi que l'image de la mer ne peut être que détestable « pour une société dont l'idéal est celui d'une vie bourgeoise et sédentaire, des prières fréquentes et des rituels stricts, de la décence mutuellement appréciée et contrôlée dans un cadre de préférence urbain »<sup>23</sup>.

L'inadéquation de la vie maritime à l'Islam serait donc, à en croire cet auteur, un facteur déterminant pour expliquer l'absence des nations musulmanes sur la mer. Cette absence ne signifie pourtant pas, selon nous, que la religion détermine radicalement le rapport à la mer, ni que la présence de la mer n'influence pas la façon d'agir et de se représenter l'espace des populations. Si l'Égypte ne s'est effectivement jamais dotée d'une flotte conséquente, des sociétés maritimes se sont néanmoins constituées dans de grandes villes portuaires de ce pays. Ce fut le cas à Alexandrie au début du XXe siècle ou à Port Saïd dans les années 1940-1950, où des sociétés cosmopolites émergèrent. Mais surtout, le rôle de la Compagnie Universelle du canal de Suez a véritablement projeté la région du canal dans le circuit des échanges maritimes. On peut penser que l'omniprésence de la mer dans la région du canal était alors susceptible d'avoir étendu l'influence maritime au-delà des groupes chargés des activités de négoce et de transit, pour toucher l'ensemble de la population, laquelle est, rappelons-le, issue d'un peuplement pionnier - récent à l'échelle de la société égyptienne -, attirée là par le bénéfice à retirer d'un flux maritime international.

## II. GENS DU CANAL, GENS DE MER ?

Si la mer fut au cœur des représentations et des activités de toute la société liée au canal maritime pendant près d'un siècle, peut-on affirmer qu'elle l'est encore aujourd'hui ? Il s'agit de déterminer si la maritimité constitue ici le ressort d'une identité régionale et un facteur de mobilisation de la population dans certaines circonstances.

Les sociétés riveraines de la mer ne vivent pas toutes en contact direct avec cet élément. Une approche par le biais des acteurs permet d'identifier différents groupes sociaux en fonction de leur utilisation du littoral et du rythme auquel ils fréquentent le rivage. Selon les contacts qu'ils entretiennent avec la mer, on peut distinguer, dans la région du canal de Suez, différents groupes sociaux :

- des groupes vivant de la pêche, des activités maritimes et balnéaires dans les deux grands ports situés aux débouchés du canal (Suez et Port Saïd), aux abords des lacs du canal (lac Timsah à Ismaïlia et lacs Amer) ou du lac Manzalah,

---

<sup>23</sup> *ibidem*, p. 468.



- une société littorale (à laquelle nous avons choisi d'assimiler la population vivant le long du canal de Suez) dont les activités sont sans relation professionnelle avec la mer, même si celle-ci fait partie de son quotidien,

- et une population vivant dans les terres, qui pratique des activités rurales ou urbaines sans lien avec la mer. Sur les 1,6 million d'habitants de la région, seulement 120 000 personnes (soit 7,5% de la population) vivent à distance du canal de Suez ou des rivages maritimes et lacustres. Ils sont principalement situés dans le gouvernorat d'Ismailia, le long du canal d'eau douce qui relie le Delta à la ville centrale du canal. Cette population est en nombre limité, et ses modes de vie la rattachent plus à l'Égypte nilotique qu'aux villes du canal.

Si l'on ne tient pas compte de ce dernier groupe de population, les habitants riverains du canal subissent l'influence d'impulsions économiques nées de l'intérêt pour un marché étranger, ou de styles de vie et de conceptions issues du brassage de population propre aux ports. Tous ne vivent pas de leurs contacts avec la mer, mais la proximité de la mer ou du canal les renvoie à l'existence de la mer et à ses possibilités. Nous nous attacherons, en premier lieu, aux groupes travaillant en contact plus ou moins direct avec la mer dans la région du canal : par leur activité quotidienne et leur état d'esprit, ils contribuent directement à réaliser un haut degré de maritimité si les conditions extérieures sont réunies (politiques, économiques). Une seconde approche, par les modes d'utilisation des rivages, nous permettra de repérer les groupes qui utilisent le littoral pour leur activité professionnelle ou leurs loisirs, et, surtout, de mettre en évidence la mutation et la compétition en cours dans l'utilisation du littoral. Enfin, l'attachement des hommes à la mer sera appréhendé comme un moyen d'apprécier la maritimité de la région et l'adéquation gens du canal - gens de la mer.

#### **A. Les groupes socioprofessionnels de la région du canal de Suez vivant en relation avec la mer**

Dans la zone littorale et le long du canal, différentes communautés de travail dépendent plus ou moins directement de la mer. On peut distinguer d'une part les groupes liés au fonctionnement du canal ou à celui du port et, d'autre part, des communautés d'avitailleurs et de pêcheurs. Ces dernières coexistent sans nécessairement former une seule et même société.

##### ***1. La communauté liée au fonctionnement du canal maritime***

La population employée par l'Organisme du canal bénéficie d'un statut relativement privilégié (elle compte environ 14 000 personnes<sup>24</sup>) : ces travailleurs, répartis dans les trois grandes villes du canal, ont hérité de l'esprit de l'ancienne Compagnie Universelle;

---

<sup>24</sup> Pour un récapitulatif des activités de l'Autorité du canal de Suez et ses filiales, cf. *supra* : IIème Partie, Chapitre 5, III.

leur recrutement s'effectue par cooptation et, généralement, les générations d'une même famille s'y succèdent. Les différentes catégories d'employés disposent d'avantages sociaux (retraites, centres médicaux et clubs de loisirs...) et bénéficient du parc de logements de l'Organisme. Ces logements sont regroupés dans des quartiers spécifiques. Leur forme diffère selon la catégorie socioprofessionnelle : petites maisons jointives, en briques et avec jardinet ou, plus récemment, habitat collectif de type HLM pour les ouvriers ou employés non qualifiés; villas avec jardin construites par la Compagnie Universelle sur des parcelles dont la taille augmente avec le statut de l'employé, les plus luxueuses étant destinées aux ingénieurs.

Ces travailleurs disposent en outre de plages et clubs de loisirs aménagés autrefois par la Compagnie, ce qui leur donne un accès privilégié au littoral pour des activités balnéaires. Entre leurs loisirs et leurs fonctions professionnelles, les employés de l'Organisme du canal ont une pratique de la mer qui les pousse à intégrer sa présence dans leurs représentations de l'espace.

Dans le cadre de leur travail, les employés du canal pratiquent la mer à divers degrés, selon leur fonction : les pilotes effectuent la traversée du canal au côtés des capitaines de navires étrangers, les pilotes de ferries franchissent le canal d'une rive à l'autre et les sauveteurs en mer sont aussi en contact direct avec elle. Par ailleurs, les ouvriers responsables de l'entretien du canal tout comme les employés des chantiers navals de l'Organisme entretiennent des relations de proximité avec la mer, même s'ils ne naviguent pas; enfin, certains groupes exercent des tâches administratives dont quelques-unes les projettent directement dans l'espace maritime (surveillance radar du trafic dans le canal, relations avec les navires entrant dans le canal et les armateurs ou leurs représentants) et d'autres les contraignent à maîtriser la conjoncture des transports maritimes et des échanges économiques mondiaux (mise en œuvre de la politique de tarification « sur-mesure » proposée aux armateurs<sup>25</sup>).

D'autres groupes exercent une profession liée au trafic du canal maritime sans toutefois jouir des mêmes prérogatives que les employés de l'Organisme du canal. La communauté de travailleurs indépendants de la *bambutiya*<sup>26</sup> a longtemps été chargée, d'abord par l'Organisme du canal puis par l'Autorité portuaire de Port Saïd, du ravitaillement au moyen de simples barques des navires transitant par le canal à leur entrée dans celui-ci. Depuis la fin des années 1980, cette activité décline inexorablement, à cause de la perte de la clientèle consécutive aux transformations des transports maritimes - déclin des croisières de luxe et des lignes régulières de transport de passagers, précarité croissante des membres d'équipage des cargos et tankers désormais

<sup>25</sup> L'Organisme du canal étudie de près la politique énergétique de l'Europe et les contrats passés avec des pays fournisseurs : elle peut alors proposer des baisses de tarifs allant jusqu'à 60% pour encourager l'acheminement du gaz du Qatar à destination de l'Europe. Cf. *supra* : Ière Partie, Chapitre II, III.

<sup>26</sup> Le terme est dérivé de *bun-boats*, qui signifie canot d'approvisionnement en anglais. Nous évoquons plus bas, dans le paragraphe consacré à Port Saïd, la maritimité « ancienne manière » que représente encore aujourd'hui cette corporation (cf. *infra* : III. B.) et de quelle façon elle est menacée par les nouvelles fonctions récréatives associées au littoral (cf. *infra* : III. D).



recrutés au Pakistan, en Inde ou aux Philippines, escales de plus en plus réduites, éloignement des navires des anciens docks.

## 2. Les communautés liées à l'activité du port

Les communautés liées à l'activité du port exercent des fonctions qui les mettent plus directement encore en rapport avec la mer. On distingue d'abord les groupes qui pratiquent la mer au quotidien car leurs fonctions sont liées au navire, soit directement (pilotes, équipages - même s'ils sont peu nombreux), soit indirectement, à partir du port (dockers, lamaneurs<sup>27</sup>, grutiers, avitailleurs). Sur le port se greffe une série de *fonctions de dépendance continentale liée à la marchandise* (selon la terminologie de A. Vigarié<sup>28</sup>) : elles comprennent celles liées au chargement-déchargement du navire, les fonctions de transit - transitaires, agents de douanes, consignataires de la marchandise et transporteurs publics liés au port (terminal ferroviaire notamment) - et celles industrielles.

D'autres groupes vivent des échanges maritimes sans pour autant être au contact physique de la mer : négociants, armateurs ou représentants d'armateurs, assureurs, consuls honoraires (qui traitent des problèmes de navire, d'équipage, et accèdent aux requêtes des anciens résidents), responsables des entrepôts et des zones franches de Port Saïd, Suez et Ismaïlia. Il s'agit, dans la typologie de Vigarié, de *fonctions de dépendance océanique liées aux trafics commerciaux*, qui rassemblent les fonctions de négoce, les marchés et entrepôts et le transport de voyageurs (quasiment inexistant dans la région, excepté le trafic entre les deux rives du canal et l'accueil de paquebots de croisière).

Cette classification des professions découlant de l'existence d'un port de commerce est fondée sur la nature de la relation entre les groupes professionnels et la mer. Les *fonctions de dépendance continentale liée à la marchandise* prolongent directement l'activité maritime sur la terre. Les *fonctions de dépendance océanique liées aux trafics commerciaux* traduisent, à l'inverse, la nécessité de recourir au transport maritime pour exercer les activités de négoce. Cette dépendance à l'égard du trafic maritime se traduit par un intérêt soutenu pour les échanges maritimes et pour les événements économiques et politiques qui surviennent outre-mer et sont susceptibles d'affecter les récoltes ou la production, donc les importations et la production locale destinée à l'exportation. La nécessité, pour ces groupes socio-professionnels, d'une ouverture sur le monde est l'une des composantes essentielles de la maritimité. L'influence de la maritimité sur la population régionale est d'autant plus nette que la plupart des métiers, y compris ceux qui n'ont pas de rapport direct avec la mer, dépendent indirectement des échanges maritimes, c'est-à-dire de l'import-export à Port Saïd (c'est le cas de l'assurance, la banque, le stockage et la redistribution de détail dans la ville), de l'industrie de transformation des

<sup>27</sup> Les lamaneurs sont les ouvriers qui restent à quai et veillent à l'amarrage de navires.

<sup>28</sup> VIGARIE A. (1979) *op. cit.*

produits importés à Suez (pôle pétrochimique) et des métiers tertiaires de services destinés à ces deux branches à Ismaïlia.

Toutes les influences véhiculées sur les voies océaniques et terrestres convergent dans le port. En retour, la vie littorale réagit à de multiples incitations.

On observe, en fait, différentes formes de maritimité, qui différencient gens de pêche, gens de ports (dockers, grutiers...), gens de mer liés au commerce (négociants, armateurs...) et industriels soucieux des aléas du commerce et des transports internationaux. La mer n'est pas perçue de la même manière par chacune de ces catégories de population<sup>29</sup> :

- Les gens de port sont soumis au déterminisme du navire; ils ont des pratiques spécifiques issues du travail quotidien et respectent une communauté de règles et de traditions régissant les acheminements par mer. L'internationalisation des ports les met en contact direct avec des équipages d'origines variées : leur cadre est commun, la communauté de langage et de gestes permet une convergence d'actions en vue de l'opération de transport.

- Les gens de mer liés au commerce sont eux aussi façonnés par l'internationalisation des ports : le métier qu'ils exercent les met en contact avec des producteurs et commerçants partout dans le monde. Même s'ils ne mettent pas nécessairement les pieds dans l'eau, ils partagent une même façon de concevoir le monde en fonction d'éléments extérieurs, une même faculté à se projeter outre-mer pour se tenir au courant d'indicateurs extérieurs leur permettant d'optimiser leurs affaires.

Cette capacité à se tourner vers l'au-delà des mers est une composante fondamentale de la maritimité dans la région du canal : la présence de la mer et les échanges liés au canal (qui dépassent largement le trafic des ports du canal) incitent les hommes à prendre en compte les possibilités de développement qu'offre le trafic maritime. On observe ce phénomène à plusieurs échelles : celle du petit commerçant qui redistribue quelques marchandises importées soit dans la ville franche de Port Saïd elle-même, soit sur le marché informel d'al-Qantara; celle du responsable d'entrepôt et du négociant en import-export qui surveille l'état des récoltes de coton en Inde ou au Bangladesh. Certains négociants ont réussi à s'orienter vers la production de marchandises destinées à l'exportation vers l'Europe ou les Etats-Unis, en utilisant leur capacité à se tenir informé des marchés à conquérir outre-mer. Enfin, l'activité des banquiers et assureurs de la région du canal est, elle aussi, liée aux activités de transit (avances aux navires pour le règlement des droits de passage du canal de la part des sociétés consignataires, assurances spécifiques...) ou à celles industrielles en rapport avec l'activité d'import-export favorisée par le port. L'intérêt pour la conjoncture économique et politique

---

<sup>29</sup> *idem.*



internationale fait donc partie de l'attitude quotidienne d'une partie de la population, qui partage, avec les gens de port, une même aptitude à « se tourner vers le large ».

### 3. Les communautés liées aux activités halieutiques

Les communautés liées aux activités halieutiques forment généralement des sociétés maritimes fortement enracinées et pérennes. Les communautés de pêcheurs que l'on rencontre le long du canal (autour de ses lacs) et dans les ports de Port Saïd et de Suez apparaissent en effet relativement figées dans leur mode de reproduction sociale et professionnelle. Cependant, ces communautés ne dépassent pas l'échelle locale et il n'existe pas une véritable société de pêcheurs constituée à l'échelle de la région. Cet état de fait est sans doute dû à la médiocre importance de l'activité régionale de pêche et à des pratiques de pêche diversifiées entre les lacs et la mer.

Un ancien quartier de pêcheurs situé à Port Saïd, Qabuti, regroupe une population soudée à l'origine par l'activité de la pêche artisanale dans le lac Manzalah. Il est situé à proximité du rivage du lac, mais isolé à la limite sud de la ville. C'est l'un des rares quartiers de cabanes de celle-ci, où les gens vivent entassés, parfois à plus de dix, dans une cabane sans aucun confort (ni eau courante, ni égouts)<sup>30</sup>. Ses habitants sont en majorité des pêcheurs ou anciens pêcheurs vendeurs de poissons, fortement attachés à ce quartier en dépit des difficultés qu'ils doivent affronter (insalubrité, pauvreté, dispensaire toujours fermé, rareté des médecins...)<sup>31</sup>. La crise de la pêche, les difficultés de la vie dans ce quartier et le sentiment d'être abandonnés des autorités locales ont renforcé leur cohésion et leur appartenance au quartier.

La pollution du lac Manzalah par les eaux issues du drainage des terres agricoles du delta du Nil a dégradé sérieusement les conditions de pêche. Dès 1989, le gouvernorat interdisait la pêche aux petits poissons et transférait les alevins dans des fermes d'aquaculture privées. Dans les années 1980, les pêcheurs qui vendaient leur pêche pour 150 LE à des agents venus spécialement à Qabuti, ne parviennent plus à en retirer que 5 LE en moyenne par jour. La désaffection des consommateurs, avertis de la pollution du lac<sup>32</sup>, et la disparition progressive des poissons ont provoqué la chute des revenus tirés de la pêche. L'aménagement des marges du lac Manzalah a, de plus, éloigné progressivement les pêcheurs du littoral sur lequel ils amarraient leurs barques. Ils ne sont plus qu'un millier à exercer leur activité. Certains d'entre eux sont partis pêcher dans le canal de Suez, d'autres ont rejoint les rangs des petits commerçants ou ont trouvé un emploi dans l'industrie, mais la plupart sont restés dans le quartier. La diversification des activités urbaines a élargi la composition socioprofessionnelle de la population de Qabuti et la solidarité qui reliait les pêcheurs s'étend désormais aux autres habitants du quartier, mais sans que le rapport à la mer en soit désormais le déterminant majeur. Il est courant qu'un ancien du quartier, même s'il n'est pas pêcheur, comme M. Garayhi, ayant « par miracle » réussi à obtenir un logement du gouvernorat après des années passées sur les listes d'attente, revienne goûter l'atmosphère du quartier et

<sup>30</sup> Il existe deux quartiers de « cabanes » dans la ville de Port Saïd, Darissa et Qabuti. Dans deux autres quartiers, quelques cabanes surgissent au milieu des immeubles (quartiers Nasser et al-Horreya). Au total, on estime à 10 000 le nombre de cabanes, qui abriteraient une population de 25 000 personnes. A Qabuti, 4 000 cabanes s'étendent sur 28 ha.

<sup>31</sup> Entretiens avec M. Garayhi et sa famille (1994-1996) et AREF S. : « Qabuti : un village de délaissés, abandonné aux rats et aux maladies. Des promesses non tenues », *al-Ahrar*, 21-5-1994.

<sup>32</sup> La consommation excessive de poisson pollué pourrait causer des maladies rénales. cf. Hammond F. : « End of an era for Manzala fishermen », *Middle East Times, Egypt*, nov. 26 - dec. 2, 1995.

retrouver les relations d'autrefois le temps d'un thé et d'une partie de dominos partagés au café « *Le Cap'tain* », à l'entrée de Qabuti. La pêche et la mer ne sont plus au centre de la vie des anciens pêcheurs, mais l'unité du quartier subsiste, tenant à leur spécificité socio-culturelle issue de la pratique de la mer.

Ce qui rassemble les habitants de Qabuti, c'est d'une part l'exclusion de la ville (quelle que soit leur profession) et, d'autre part, l'éloignement progressif du rivage du lac et des zones de pêche. Leur expérience de la mer est peu comparable avec celle des marins-pêcheurs qui partent sur leurs chalutiers aux débouchés du canal à Port Saïd et à Suez, où la pêche à la crevette est assurée d'un débouché du fait de la demande cairote. Il s'agit de bien distinguer la pêche artisanale, en déclin, pratiquée dans le lac Manzalah et les autres lacs du canal pour un marché local et l'autosubsistance, de celle pratiquée dans les mers Méditerranée et Rouge pour un marché national<sup>33</sup>.

Si les professions liées à la mer sont variées, ce qui génère diverses façons de se représenter cet élément, toute la population des villes du canal et, plus encore, de la région, n'exerce pas forcément une activité en rapport avec la mer, loin s'en faut. Les façons dont la population pratique le littoral peuvent nous renseigner sur la place que ce dernier occupe dans les représentations de l'ensemble de la population.

## **B. L'usage de l'interface littorale et la mutation de la maritimité**

L'étude des modes de fréquentation des rivages et des usages du littoral fournit le moyen d'approcher sous un autre angle les sociétés riveraines de la mer et de rendre compte de la mutation des activités qui y sont pratiquées.

La distance à la mer et la nature de l'activité professionnelle déterminent en grande partie les rythmes de fréquentation du littoral des différents groupes sociaux : les gens de mer, vivant près des ports et des lacs, ont une pratique quotidienne du rivage; ceux dont la profession est indirectement liée à la mer en ont une pratique plus occasionnelle, même si leur activité dépend de la présence d'un port. La distance à la mer joue aussi sur les pratiques du littoral des habitants dont le travail est dissocié des activités portuaires. A l'échelle régionale, les ruraux situés à distance des rivages n'ont pas l'occasion de fréquenter le littoral. On retrouve une telle situation à l'échelle des villes, y compris celles qui se trouvent à proximité du canal, pour les habitants des quartiers périphériques, lesquels n'ont pas la même conscience de la présence de la mer que ceux qui vivent directement à proximité du rivage<sup>34</sup>. Si leur métier, leurs pratiques de loisirs ou leurs déplacements dans la ville et la région ne les portent pas vers la mer, ces habitants-là perçoivent peu la maritimité de la région.

<sup>33</sup> 150 bateaux de pêche ancrés à Suez naviguent dans le golfe de Suez. Ils appartiennent principalement à des commerçants de Damiette ou du Caire qui revendent leur production sur le marché cairote.

<sup>34</sup> C'est notamment le cas des nouveaux arrivés dans la zone d'habitat informel de Kilo 2, située à deux km d'Ismaïlia, ou des habitants des quartiers récemment construits le long de la route désertique à l'entrée de Suez. A Port Saïd, l'exiguïté du site rend la présence de la mer plus immédiate à l'ensemble des habitants.



La pratique du littoral qui résulte d'un devoir professionnel lié à une activité de pêche ou de transport maritime diffère profondément de la fréquentation du rivage pour les loisirs, qui relève, elle, d'une recherche volontaire du contact avec la mer et d'un choix de vie. Ce choix est souvent réservé aux plus aisés : les activités balnéaires sont pratiquées dans le cadre de clubs de loisirs privés ou d'hôtels-clubs qui accaparent la majeure partie de la côte, en particulier à Port Saïd et le long du canal entre Ismaïlia et Suez (autour de Fayed), zone où se déploie un tourisme balnéaire national sur les rives des lacs Amer et sur celles du golfe de Suez (cf. Pl. 36-37). Les classes populaires ne disposent que de plages publiques étriquées, aussi bien dans les villes (Port Saïd, Ismaïlia, cf. Pl. 38) qu'aux abords des lacs Amer, où elles se rendent pourtant en grand nombre l'été venu. Sur le Golfe de Suez, la situation est différente : l'éloignement des plages de la ville de Suez et la construction de complexes destinés à la clientèle cairote en exclut, de fait, les populations les moins aisés.

Pour les populations côtières vivant sans l'héritage des traditions de navigation et des activités associées, la perception de la mer s'effectue à travers la pratique des rivages dans le cadre des loisirs, mais aussi par l'atmosphère maritime qui se dégage de l'espace de vie quotidien. Même si chacun ne dispose pas de la même possibilité de profiter du littoral à l'occasion de ses loisirs, la proximité des côtes (y compris les rives du canal) fait de la mer un élément d'identification pour de nombreux citadins et ruraux de la région du canal de Suez. Le rivage fait partie du quotidien d'un pêcheur du lac Manzalah, d'un agriculteur installé aux marges de celui-ci, d'un ouvrier de la zone industrielle portuaire de Suez ou d'un Port-Saïdien amené à se déplacer dans la ville. Un employé d'Ismaïlia ou d'al-Qantara qui se rend plutôt rarement sur le littoral est néanmoins habitué au défilé des navires dans le canal maritime, et parfois, à la traversée de celui-ci.

Dans les deux villes qui s'étendent de part et d'autre du canal maritime, Port Saïd et al-Qantara, la traversée du canal est en effet une pratique quotidienne pour de nombreux habitants. Le canal est particulièrement « présent » dans la ville de Port Saïd, où il sépare les quartiers résidentiels de la rive orientale du canal du centre économique de l'agglomération, situé sur la rive occidentale. Le défilé des convois de navires à travers le canal est un spectacle quotidien (cf. Pl. 39)<sup>35</sup>. L'aménagement de promenades aux débouchés du canal, à Suez et Port Saïd, offrent une vue dégagée sur le canal et la mer, qui contribue à faire entrer l'image de la mer dans la ville. Ainsi, lors des déambulations dans les villes du canal, la présence de la mer et du trafic du canal reste toujours perceptible, même si une partie des activités littorales - clubs de loisirs privés, emprise portuaire et industrielle - concourt à masquer la vue sur le large ou sur le canal dans ses villes-débouchés<sup>36</sup>.

<sup>35</sup> A Port Saïd, la vision d'une rue du centre (quartier al-Charq) bouchée par la façade d'un paquebot amarré au quai est très courante (cf. photo), de même que le son des sirènes des navires est un bruit familier.

<sup>36</sup> Le route qui longe le canal entre Port Saïd et Ismaïlia n'est accessible qu'aux employés de l'Organisme du canal.

Planche 36 : Un club de loisirs  
au bord du lac Timsah, avec  
vue sur le canal (Ismailia)



*Cliché : G. Gillot, 1996*

Planche 37 : La baignade dans le lac Timsah : au large les navires qui empruntent le canal de Suez et le monument de la guerre d'Octobre



*Cliché : G. Gillot, 1996*

Planche 38 : La plage publique de  
Port Saïd en été



*Cliché : F. B., 1995*



*Cliché : F. B., 1995*

Planche 39 : Un porte-conteneurs surgit  
d'un champ : sur la route de Port Saïd à  
al-Qantara la présence du canal de Suez



Alors que les nouveaux usages du littoral tendent à isoler davantage ce dernier des centres-villes par des constructions qui bouchent l'accès à la mer, les municipalités se réapproprient, dans un paradoxe apparent, les anciens sites portuaires pour en faire des espaces publics de loisir. Ainsi, l'atmosphère maritime est-elle en pleine mutation. L'éloignement des sites portuaires du centre et le découplage entre la ville et le port<sup>37</sup> remettent en cause la « symbiose fonctionnelle et affective » des populations avec le port et ses activités, qui se traduisait par un fort sentiment d'appartenance et d'identification à ces lieux<sup>38</sup>.

Le mouvement généralisé de retraite progressive des activités portuaires qui en résulte est bien avancé dans les ports les plus anciens, mais débute seulement dans les ports du canal. La mutation pourrait se produire rapidement avec la construction de nouveaux bassins éloignés des centres d'une dizaine de km à Port Saïd et de plusieurs dizaines de kilomètres à Suez<sup>39</sup>. La maritimité traditionnelle de ces villes-ports, issue de l'enracinement local et de la visibilité des équipages et gens de mer dans la ville, se transforme. La séparation croissante entre le port et la ville<sup>40</sup> accélère les modifications urbaines : alors que Port Saïd conserve son centre tertiaire à proximité des anciens docks<sup>41</sup>, sur un site privilégié dominant le canal maritime, les nouvelles activités liées au transit et à l'entreposage tendent à être repoussées vers les nouveaux sites portuaires. La mutation est la plus avancée à Suez et Ismaïlia, villes dont l'extension spatiale est facilitée par un site favorable, ce qui a permis la migration du centre à plus grande distance des sites portuaires initiaux.

La transformation des transports maritimes modifie aussi irrévocablement les caractéristiques sociales des villes ports : les dockers ne sont plus visibles dans la ville, ceux qui restent sont peu nombreux et de plus en plus qualifiés, ils n'ont plus rien à voir avec l'ancienne classe de travailleurs dont le travail difficile assurait la cohésion sociale; la durée de séjour des navires au port se réduit au minimum (24 h pour un porte-conteneurs au lieu d'une semaine, autrefois, pour un navire cargo) sur un quai éloigné du centre de la ville.

---

<sup>37</sup> La dissociation ville/port est une donnée universelle qui résulte de la transformation des conditions du transport maritime; elle tient à la mutation technologique imposée par l'usage du conteneur et le gigantisme des navires, qui a incité à la construction de ports en sites neufs. De plus, les techniques de manutention exigent des aires de stockage dégagées, éloignées du centre; l'accroissement du rythme de rotation des navires et la baisse des effectifs de marins contribuent à leur tour à réduire la demande ludique aux abords des quais - elle est en partie relayée par des touristes de croisières -; la continuité introduite dans la logistique tend à faire disparaître la fonction de port-entrepôt, et le mouvement de passagers s'est effondré en une décennie (1950). Parallèlement, la pêche ne représente qu'une activité secondaire.

<sup>38</sup> CHALINE C. (1994) : *Ces ports qui créent des villes*, L'Harmattan, 299 p.

<sup>39</sup> cf. *supra* : IIème Partie, Chapitre 6.

<sup>40</sup> L'éloignement des équipements portuaires des centres urbains et leur extension sur des sites très vastes aboutit à distendre les liens entre le port et la ville. VIGARIE A. (1999) : « From break-bulk to containers : the transformation of general cargo handling and trade », *GeoJournal*, n°48, pp. 7.

<sup>41</sup> Dans la plupart des grands ports du monde, on assiste à un redéveloppement urbain autour des anciens bassins, aménagés pour des fonctions récréatives ou de services sans rapport avec la navigation.

La mutation des transports maritimes, des activités portuaires et des pratiques du littoral conduit à l'émergence d'une nouvelle forme « diffuse » de maritimité.

### C. L'attachement des hommes au canal et à la mer

La maritimité, engendrée par la présence du canal, et celle des deux mers qu'il relie, devrait être l'une des composantes de l'identité des habitants, au même titre que l'histoire du canal maritime<sup>42</sup>. Ce qu'indique l'imagerie officielle de la communication municipale est-il en accord avec les sentiments de la population ?

Dans les livrets annuels d'information publiés par les gouvernorats du canal<sup>43</sup>, la mer est présentée comme une composante essentielle de l'image des villes. Dans cette imagerie, la priorité est donnée à la navigation et la référence aux loisirs balnéaires n'apparaît qu'en second lieu. Les blasons des villes du canal qui figurent sur les publications des gouvernorats accordent d'ailleurs une place principale à la navigation : n'oublions pas qu'elles doivent leur naissance au percement du canal. Le blason de Port Saïd figure une ancre marine ceinte d'une couronne de lauriers. L'emblème d'Ismaïlia se compose, pour sa part, d'un paquebot voguant sur les flots bleus, représenté à l'intérieur d'une bouée de marin, cernée elle aussi d'une couronne de lauriers et surmontée de l'aigle égyptien. Le symbole national de l'aigle est ainsi inséré dans l'emblème de la ville (à Port Saïd, l'emblème de la ville, qui ne comporte pas d'élément référant à la Nation, est présenté à côté de l'image du drapeau national). Il s'agit de ne pas oublier le rattachement du canal et de ses villes à l'autorité nationale. La brochure annuelle éditée par le gouvernorat d'Ismaïlia a pour nom « Ismaïlia, la fiancée du canal »; elle reprend comme un leitmotiv, au bas de chaque page, la même iconographie qui résume les caractères supposés de la ville : on y voit un véliplanchiste sautant sur une vague, un couple d'estivants sous un parasol, ainsi qu'un couple de danseurs folkloriques et un autocar. L'image de la ville ainsi donnée est celle d'une station balnéaire (en fait, en 1995, la seule plage de la ville proposant des activités de plaisance est celle d'un grand hôtel), d'une ville culturelle (par référence au festival de danse folklorique) et d'un carrefour de communication (par référence à la centralité de la ville dans la région du canal).

L'image renvoyée par les publications des gouvernorats correspond-elle à celle qui est partagée par l'ensemble des habitants ? En d'autres termes, existe-t-il un véritable sentiment d'appartenance des habitants de la région à un territoire du canal de Suez ? Lors de nos entretiens avec les habitants des villes du canal, nous avons pu observer sa manifestation. Il est courant d'entendre, dans les villes du canal, des personnes s'exprimer sur le même ton que M. Sherif d'al-Qantara, au sujet d'une personne qui « n'est pas d'ici » et « même pas du canal »<sup>44</sup>. Le sentiment d'appartenance à la ville

<sup>42</sup> C'est ce que nous avons constaté plus haut. cf. *supra* : Chapitre 9.

<sup>43</sup> Gouvernorat de Port Saïd (1996) : *Port Saïd, Bijou de l'Égypte*, Gouvernorat d'Ismaïlia (1999) : *Ismaïlia, la fiancée du canal* (n. p.).

<sup>44</sup> M. Sherif, chauffeur de taxi à al-Qantara, juin 1994. A Port Saïd, des propos de même nature étaient couramment tenus dans des discussions informelles.



prédomine, immédiatement suivi par celui d'appartenir à une communauté du canal. La question de l'appartenance à la région du canal s'est d'ailleurs posée explicitement à al-Qantara, lors de l'élargissement des limites administratives du gouvernorat de Port Saïd jusqu'au nord de cette ville. Al-Qantara est finalement restée dans les limites du gouvernorat d'Ismaïlia, après avoir connu plusieurs rattachements administratifs (d'abord dans le gouvernorat de Port Saïd qui englobait Ismaïlia, puis dans ce dernier). Pour Mohamed Rached, membre du comité local d'al-Qantara, le rattachement à une ville ou l'autre ne pose pas de problème, puisque « nous ne faisons pas la différence entre les gens originaires de Port Saïd, al-Qantara ou Ismaïlia. Nous sommes tous issus de la même région, celle du canal »<sup>45</sup>. Le maire d'al-Qantara précise : « L'important, c'est l'endroit où l'on peut faire des affaires. Il ne faut pas perdre de vue qu'il y a un lien très étroit entre les gens du canal ». Le lien entre les gens du canal semble alors s'expliquer par un attrait commun pour les affaires que rend possible la présence du canal et de la mer. Il se trouve en effet que, à al-Qantara, les affaires sont, comme à Port Saïd, liées au commerce d'importation, donc à l'activité portuaire en rapport avec le canal. Ainsi, c'est bien l'activité générée par le canal qui suscite le sentiment d'appartenance à une même communauté du canal.

Cependant, toute la population des villes du canal ne s'accorde pas sur cette représentation d'une identité collective. La forte vague d'immigration qui a fait suite à la fin de la guerre d'Octobre 1973 a apporté une nouvelle population dans la région, qui n'est pas perçue par tous comme faisant partie de la communauté régionale. A Port Saïd, nos interlocuteurs emploient souvent le terme « ancien Port-Saïdien » pour qualifier les personnes présentes dans la ville avant son évacuation (en 1969), ce qui apparaît comme un moyen de les distinguer de la masse des migrants qui ont afflué vers la ville après qu'elle ait obtenu un statut franc au moment de l'*infitâh*. M. Abdou al-Lamei, descendant d'une ancienne famille port-saïdienne<sup>46</sup>, nous indiquait qu'il n'est même pas indispensable de préciser « ancien », le simple terme « Port-Saïdien » signifiant, à lui seul, l'ancienneté de la présence de la personne considérée dans la ville, et, en quelque sorte, sa légitimité à revendiquer la citoyenneté port-saïdienne. L'ancienneté de la présence dans la ville joue donc en faveur d'une assimilation à une communauté du canal<sup>47</sup>.

La maritimité reste un facteur important de l'identité régionale, même si elle n'est pas vécue de la même façon par tous et qu'elle isole même certains groupes d'individus.

<sup>45</sup> « Une zone franche illégale », *Akhbar el Ayoun*, 28/05/1994

<sup>46</sup> Abel Abdou El Lamei, entretien 1999.

<sup>47</sup> cf. *infra* : III. Le cas de Port Saïd.

### III. LA MARITIMITE D'UNE VILLE PORTUAIRE : PORT-SAÏD

Dans la ville de Port Saïd qui est cernée par les eaux de la Méditerranée, du lac Manzalah, du lac Mallaha et du canal de Suez (cf. Pl. 40), il existe différentes façons de s'approprier la mer. On y voit apparaître des spécialisations selon les groupes socioprofessionnels et de nouvelles attitudes vis-à-vis du littoral. Une nouvelle maritimité émerge, qui se traduit par de nouvelles activités en relation indirecte avec la mer et par l'appropriation du littoral par une classe de nouveaux riches, qui se substitue à l'ancienne bourgeoisie.

#### A. Des spécialisations socioprofessionnelles : une bourgeoisie de la mer face à des commerçants opportunistes

Le milieu humain port-saïdien est complexe et ses rapports avec la mer varient selon les groupes socio-professionnels. Les pionniers qui se sont emparés des fonctions liées au transit (transiteurs, armateurs, grands négociants) sont issus de familles de la bourgeoisie traditionnelle - les pères ou grands-pères arrivés à Port Saïd au début du XXe siècle étaient *pacha* ou *bey*<sup>48</sup>, ou membres de familles plus modestes du Delta, mais tous ont su s'intégrer par leurs activités et leur éducation francophone à cette bourgeoisie.

Bien qu'elle jouisse d'une puissance limitée, cette bourgeoisie traditionnelle peut s'apparenter aux fameuses bourgeoisies de la mer décrites par A. Vigarié, celles qui ont permis l'accession à une réelle puissance dans les vieilles cités d'Europe. La jeunesse des ports du canal a écourté le « temps de maturation » nécessaire à l'émergence d'une bourgeoisie aussi solide. En outre, l'épisode historique de l'étatisme nassérien, qui a conduit à la nationalisation des maisons de consignation et la séquestration d'une partie des biens des grands négociants à partir de 1962, a limité l'essor de cette bourgeoisie traditionnelle, voire en a bloqué le dynamisme.

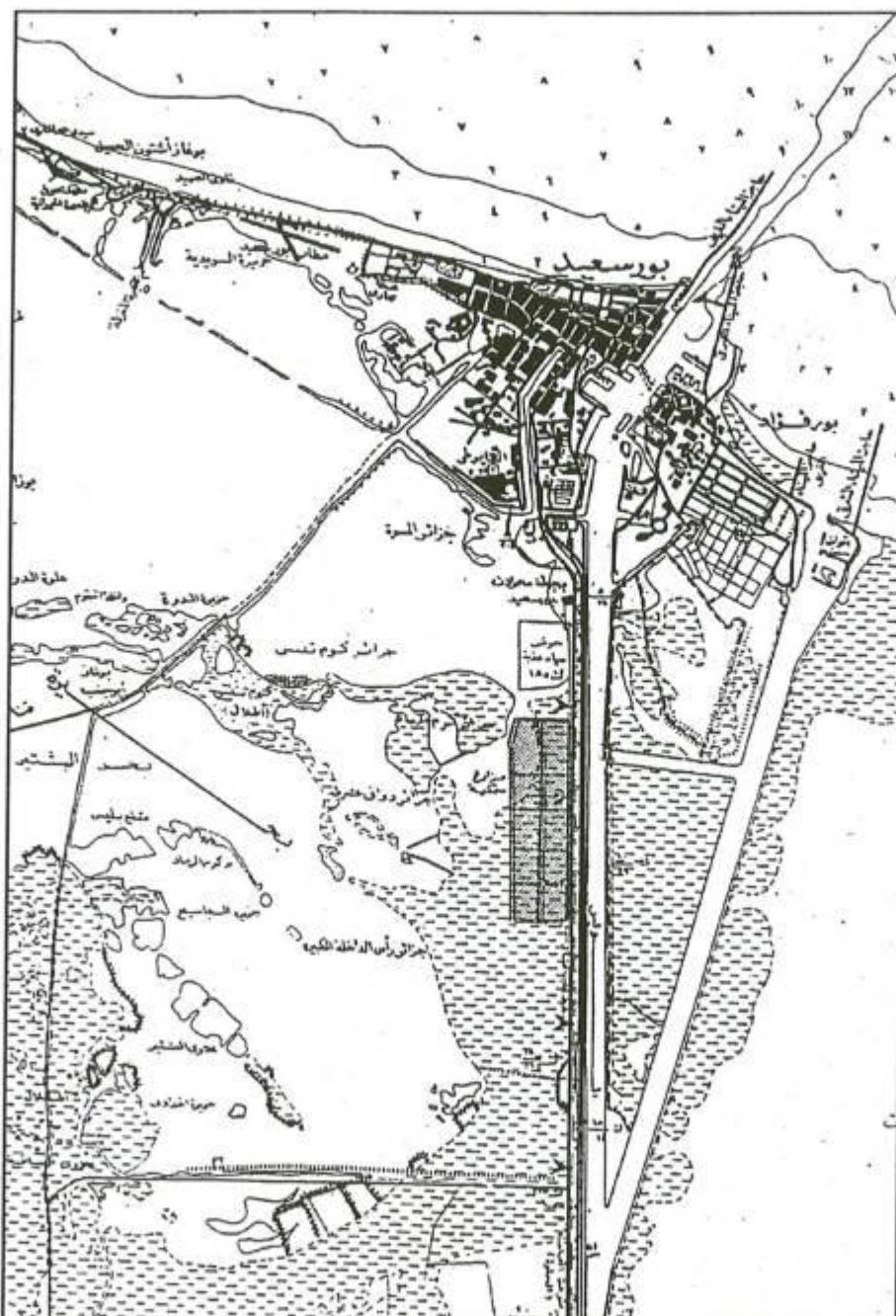
Ici, les fonctions de négociants et d'armateurs, qui dépendent également de la situation du port sur une grande route maritime mondiale, sont généralement dissociées. Certaines grandes familles se sont saisies des fonctions liées au port (ravitaillement, armement, consignation, assurance) et sont parvenues à se hisser aux côtés des grands négociants et des Européens vivant du canal. Les armateurs étaient souvent associés à des maisons d'armement européennes ou russes, pour lesquelles ils faisaient de bons intermédiaires - ainsi, M. Aguiba travaillait-il pour la maison française de consignation Worms, tandis que d'autres de ses collègues représentaient, quant à eux, les plus grands noms de la navigation comme *Peninsular & Oriental*.

---

<sup>48</sup> Il s'agit de titres honorifiques donnés à de hauts dignitaires ou de hauts fonctionnaires vassaux du Sultan de Constantinople.



Planche 40 : Port Saïd : un site insulaire entre mer Méditerranée, lacs et canal



Source : Egyptian Military Survey : Port Said - Port Fuad, 1989, 1/25 000, réduite au 1/385 000.

Certaines familles de propriétaires fonciers<sup>49</sup>, qui disposaient déjà de domaines agricoles dans le delta, ont investi dans les nouvelles terres de la région d'Ismaïlia et se sont lancés dans les professions indirectement liées au canal et aux échanges que celui-ci rendait possible, en particulier le grand commerce d'outre-mer. Ces acteurs, bien intégrés à la société cosmopolite du canal de Suez, transformèrent le port de Port Saïd en un véritable entrepôt de marchandises orientales à destination de l'Europe.

L'élargissement des activités de la bourgeoisie a contribué à diffuser l'esprit de la maritimité bien au-delà des professions strictement maritimes. Cette classe s'est maintenue jusqu'à aujourd'hui par la filiation. Sa faculté d'adaptation, sans doute liée à sa capacité de percevoir le monde à travers la mer et de prendre position en conséquence, lui a permis de survivre à l'époque des nationalisations<sup>50</sup> et de rebondir ultérieurement en poursuivant ses activités liées au transit maritime. Cependant, on peut s'interroger sur le poids et l'influence actuelle de cette bourgeoisie. Si elle a participé à la constitution d'un horizon marin pour les Port-Saïdiens, si elle conserve ses activités, elle n'en tend pas moins à être marginalisée à la suite de l'apparition d'une nouvelle élite née de l'*infitâh*. Cette dernière se compose d'« immigrés » venus d'autres provinces d'Égypte<sup>51</sup>, attirés par le statut de zone franche accordé à la ville en 1975. Ils ont su utiliser le port et la zone franche pour bâtir leur fortune dans le commerce d'importation, en pleine explosion dans les années 1980. Leur enrichissement rapide les oppose à la bourgeoisie traditionnelle qui avait participé au développement des activités liées au canal en étroite connexion avec les Européens et Levantins, et qui considère les nouveaux arrivants comme des opportunistes et des nouveaux riches.

Ces deux catégories de population ont su, chacune à leur tour, tirer parti des possibilités qu'offrait la présence de la mer et du canal, dans le contexte politique et économique qui se présentait : la bourgeoisie traditionnelle pour affirmer sa puissance dans la société coloniale, les nouveaux riches de l'*infitâh* pour constituer la base de leur ascension sociale. Alors que les activités liées directement au canal (ravitaillement, assurance, consignation...) sont restées aux mains de l'ancienne bourgeoisie, le commerce d'import-export a dû être partagé avec les nouveaux venus. Si chaque groupe a bénéficié et tiré parti de la maritimité de la ville, la présence de la mer n'a pas suscité, pour chacun d'eux, les mêmes représentations ni les mêmes pratiques.

C'est tout un système de valeurs qui oppose les anciens aux nouveaux arrivants. Ephtim Ephtimios, un vieux port-saïdien d'origine grecque et consul honoraire d'Espagne, nous a fait part de son sentiment à ce sujet :

<sup>49</sup> La propriété agricole est à l'origine de l'émergence de la bourgeoisie traditionnelle égyptienne.

<sup>50</sup> Cf. *supra* : IIème Partie 2, chapitre 7.

<sup>51</sup> Cf. *supra* : Ière Partie, chapitre 1.



«La ville franche a attiré un grand nombre d'intrus, leur nombre a vite dépassé celui des originaires de Port Saïd. C'était une invasion (...). Le gouvernement a ouvert les portes, tout le monde, toute l'Egypte est venue, coinçant les natifs au pied du mur. Cela a été un coup dur pour nous, tous ces gens venus des campagnes et petites villes du Delta, c'était une intrusion. Ils ont leur propre genre de vie... Les Port-Saïdiens autochtones qui vivaient dans une société cosmopolite avaient une base commune d'instruction, des relations de compréhension plus évoluées que celles des provinciaux. (...). Toute la ville est devenue un quartier indigène »<sup>52</sup>.

Ce témoignage illustre la permanence de l'ancienne partition de la ville coloniale en deux quartiers, européen et indigène. M. Ephtimios avait participé, avec certains Levantins, Grecs et Egyptiens de la bourgeoisie traditionnelle, à la constitution de cette communauté cosmopolite qui vivait par et pour le canal de Suez, aux côtés des Européens (Français, Anglais, Italiens...). La ségrégation spatiale existait aussi au sein du quartier « franc », où Grecs et Juifs étaient regroupés en des quartiers spécifiques. M. Ephtimios se sentait pourtant faire corps avec la société cosmopolite du canal. Pendant la période coloniale, cette communauté ignorait les « indigènes », relégués dans le quartier al-Arab, et affichait son mode de vie « à l'occidentale ». Rien d'étonnant à ce que les derniers représentants de cette communauté renient les nouveaux arrivants venus à partir de 1975 des autres provinces d'Egypte, étrangers à leurs modes de vie et leurs valeurs. M. Ephtimios, témoin d'une société cosmopolite, est conscient que celle-ci « est vouée à disparaître, comme les antipathies entre "anciens" et "nouveaux" dans les générations à venir ». Il est néanmoins fier que son fils ait adopté un mode de vie proche du sien. Pour lui, l'éducation en langue étrangère (en l'occurrence, le français) et les valeurs inculquées différencient nettement les descendants des pionniers des nouveaux arrivants, bien que ces derniers se soient souvent enrichis en moins de deux décennies. Car ces derniers affichent des comportements qui jugés choquants (rouler en Mercedes rutilantes, afficher ses richesses...) par M. Ephtimios et par nombre de ses concitoyens, qu'ils aient appartenu à cette élite cosmopolite ou qu'ils soient d'origine plus modeste. Ainsi, Camélia, mère de famille cairote émigrée à Port Saïd, dont le mari travaille dans une coopérative de logement du secteur public, considère les Port-Saïdiens nouvellement arrivés et rapidement enrichis, qu'ils soient « marchands ou propriétaires », comme « des voleurs, des trafiquants de drogue et de marchandises, des gens sans morale aucune ». Elle exprime ainsi une opinion largement partagée, selon laquelle ces nouveaux arrivants se seraient enrichis à partir d'activités illégales. Pour Abdou Kamel al-Dobosh, dirigeant syrien de la Société d'importation Interfood Co. située dans la zone franche de Port Saïd, le statut franc accordé à la ville de Port Saïd a « créé des nouveaux riches sans qualification ni éducation, qui ont osé transgresser la loi. Ils n'avaient pas la culture nécessaire pour contrôler cette fortune et ont provoqué la destruction du tissu social en exhibant des signes de richesse »<sup>53</sup>.

<sup>52</sup> Ephtim Ephtimios, consignataire et consul honoraire d'Espagne, entretien à Port Saïd le 13/10/1996.

<sup>53</sup> Abdou Kamel al-Dobosh est issu d'une famille de commerçants et a suivi des études à Lausanne avant d'exercer des activités commerciales à Alexandrie, Beyrouth et Port Saïd, ville où il est arrivé pour bénéficier de la zone franche.

Les anciens Port-Saïdiens revendiquent une culture issue d'une éducation acquise, souvent en langue française, et sont fiers de maintenir une tradition dans la gestion des affaires familiales, une tradition qui ferait, selon eux, défaut à la nouvelle élite. Cette absence expliquerait, à les en croire, la tendance de la nouvelle génération de *golden boys* à accorder une importance démesurée à la représentation et à la mise en scène de son statut.

Dans le cas de la bourgeoisie traditionnelle comme dans celui des « nouveaux riches », si la mer et le canal sont à l'origine de leurs activités, la façon de percevoir les affaires, l'ouverture sur l'étranger que suppose une activité qui dépend du port et du canal, différent pour les deux catégories. Comme si chacune d'elle avait sa propre maritimité.

## B. Les formes classiques de la maritimité en déclin

L'ancienne forme de maritimité qui s'est développée jusqu'en 1956 a sans doute marqué profondément les représentants de l'ancienne bourgeoisie qui cohabitaient avec les Européens et Levantins. Toute l'activité de la ville tournait alors autour de la mer : des bourgeois les plus insérés à l'économie internationale aux colporteurs et marchands de toute sorte, toute la communauté du canal se consacrait au service des navires et des équipages. La ville, qui fonctionnait alors comme une cité-Etat pratiquement insulaire, vivait presque uniquement de ses relations avec le monde extérieur. En 1952, le port se plaçait parmi les plus actifs du monde, avant ceux de Londres, Anvers et Rotterdam<sup>54</sup>. Toute l'activité de Port Saïd bénéficiait du développement du trafic du canal de Suez, des installations de la Compagnie Universelle du canal, des ateliers de montage et de réparation ainsi que de l'afflux des auxiliaires nécessaires au fonctionnement du port (personnel d'entretien, de remorquage, de pilotage, des compagnies de navigation qui accomplissaient pour les navires qu'elles représentaient les formalités nécessaires à l'arrivée dans le port et à la traversée du canal). L'activité de transit s'était enrichie de celles de ravitaillement, de port d'escale et de transbordement - la densité des lignes de navigation au débouché du canal de Suez permit à Port Saïd de fonctionner comme port de redistribution pour la Méditerranée orientale et la mer Rouge, mais aussi pour des destinations lointaines comme l'Afrique du Sud ou l'Australie<sup>55</sup>.

Il en résultait une atmosphère maritime très forte, issue de la cohabitation d'une société cosmopolite bien ancrée localement avec les passagers et membres d'équipages venus du monde entier et qui envahissaient périodiquement la ville lors de longues escales. Pour Théodore Vazeux, qui la visite à la fin du XIXe siècle, elle est déjà « une ville commerçante et cosmopolite, une ville de bazars, d'entrepôts (...). Les écussons consulaires qu'on y rencontre à chaque pas indiquent à quel point Port Saïd est le rendez-vous de toutes les nations du monde »<sup>56</sup>. La présence d'une population de passagers et

<sup>54</sup> En tonnage . cf. DELATOUR R. (1953) : « Le port de Port Saïd », Thèse de Doctorat, Faculté de Droit, Grenoble.

<sup>55</sup> SOLLETTY A (1934), p. 520.

<sup>56</sup> VAZEUX TH. (1898) : *De Marseille aux pyramides*, Tatin Lefort, p. 167.



de marins sans cesse en mouvement et issue de tous les continents est porteuse d'idées et de façons d'être venues d'ailleurs, et alimente une atmosphère maritime particulière. Cette population animait la ville et fournissait une activité à des centaines de commerçants et de colporteurs dont les activités et le style de vie s'opposaient en tout point à la vie bourgeoise de la « bonne société du canal » - laquelle partageait son temps entre les affaires maritimes, le négoce international, les réceptions dans la haute société ou dans les clubs de la Compagnie Universelle et les œuvres sociales. Les récits de voyageurs et ouvrages parus dans la première moitié du XXe siècle rendent compte de l'effervescence qui s'emparait de la ville à l'arrivée des navires.

« La ville ne se réveillait qu'à l'arrivée d'un grand paquebot de passagers. Alors, quelque fut l'heure, les magasins s'ouvraient, s'illuminaient et les mercantis envahissaient la chaussée à la poursuite des malheureux descendus sur terre »<sup>57</sup>.

« Les escales étaient longues à Port Saïd; de jour comme de nuit, c'était par la ville un défilé de reclus libérés pour quelques heures, en quête de bibelots d'Orient ou simplement désireux de se ravitailler pour la suite du voyage. Des entrepreneurs de distractions multiples fourmillaient à travers les rues et leur donnaient un caractère de foire bruyante et quasi ininterrompue »<sup>58</sup>.

« Maisons à plusieurs étages, avec grands balcons vérandas. Rues à galeries, droites, macadamisées, ombrées. Dès que des passagers s'y présentent, les phonographes résonnent et les vendeurs racolent. On erre à travers les boutiques et l'on achète de tout : maroquinerie pour cadeaux, fruit salt, cartes à jouer, photos obscènes. Puis on rentre, on déjeune et le *D'Artagnan* part. Majestueux défilé des maisons le long des quais. Sur la jetée, la statue de De Lesseps, représentant le grand homme en habit noir, appuyé d'une main sur un long rouleau de papier qui descend comme une ceinture de flanelle défaits »<sup>59</sup>.

Le statut franc accordé au port dès 1902 et renforcé en 1933, qui avait favorisé à la fois le développement des activités de transbordement et l'émergence d'un commerce local, fit également de la ville l'entrepôt de l'Orient. Les passagers constituaient pour le commerce local une clientèle importante à fort pouvoir d'achat - surtout au retour de la colonie - qui justifiait l'existence de magasins dont l'approvisionnement était hors de proportion avec les besoins de la ville - et qui d'ailleurs ne travaillaient pas pour elle<sup>60</sup>. Ils ouvraient uniquement à l'arrivée des courriers, par exemple tard dans la soirée, lorsque le bateau d'Australie (via les Indes), de la *Compagnie Péninsulaire* était annoncé.

Le commerce et la qualité des distractions proposées à terre étaient réputés et amenaient la plupart des passagers à descendre à quai pour découvrir la ville lors des escales des lignes régulières. Ainsi, pour de jeunes Indiens en partance dans les années 1930 vers leur université anglaise, l'escale à Port Saïd était fort attendue :

<sup>57</sup> MORIN J. (1984) : *Souvenirs d'un banquier français, 1875-1947*, Denoël, 362 p.

<sup>58</sup> CATAUI J. (1926). *L'Égypte : vie économique et sociale*, Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez, p. 363.

<sup>59</sup> Notes du 12 février 1933, LEIRIS M. (1996) : *L'Afrique fantôme*, in *Miroir de l'Afrique*, Quarto Gallimard, p. 864-865.

<sup>60</sup> SOLLETTY A (1934) : « Port Saïd, étude du port », *Annales de Géographie*, n°245, t. XLIII, p. 519.

« Nous entrâmes dans le canal de Suez. Les plus entreprenants allèrent visiter les pyramides et rentrèrent à bord à Port Saïd. Un garçon qui avait été dans ma classe au collège du Gouvernement et qui était déjà venu ici nous avait parlé des spectacles de filles nues et des bordels remplis de jeunes putains venues de tous les coins du monde. Et combien la passe coûtait peu (...) ! Comme moi, deux autres garçons firent de prudence vertu et nous passâmes le temps en nous promenant le long de la mer jusqu'à la statue de Ferdinand de Lesseps, l'ingénieur qui a dessiné le plan du canal, puis nous avons erré à travers Simon Arzt, le plus grand des grands magasins de l'Orient. Nous jetâmes des regards en biais aux cartes postales cochonnes que les colporteurs nous collaient sous le nez en insistant. Le soir, les autres garçons revinrent à bord et on écouta avec grande attention leurs aventures (...). Les bordels étaient presque entièrement remplis de femmes arabes et noires, grosses et plus très jeunes. A dix-huit ans, les garçons ne sont pas très regardants sur la personne avec qui ils perdent leur virginité. C'était de l'argent facile pour les tenanciers de bordels »<sup>61</sup>.

Plus que celui des passagers, c'est le comportement libre des marins de passage qui a, dans la plupart des ports, généré une commercialisation de la prostitution. Comme l'indique A. Vigarié<sup>62</sup>, ce comportement conduit à une organisation sociale et spatiale propre aux ports : dans les vieux centres, près des sites primitifs des équipements portuaires, se localise la prostitution, liée aux cabarets et aux tavernes. Dispersées dans quelques rues et implicitement tolérées, ces maisons animent des quartiers dont le rythme de vie est spécifique et provient du volume et de la variété des trafics qui influent sur la rotation des équipages et de la nature des fonctions (ici sont combinées l'armement, les escales longues et les têtes de lignes). Il résultait de cette activité, comme des déambulations des passagers et marins en escale, une atmosphère maritime particulière due à la visibilité de cette population dans la ville, à ses contacts multiples avec des guides improvisés, des fournisseurs de services et autres marchands issus du « petit peuple des quais », qui dépassait ainsi les limites portuaires pour s'emparer de la ville.

Cette maritimité « ancienne manière » a décliné inexorablement, à Port Saïd comme ailleurs, avec le déclin de ces activités, même si elle a suscité une forme d'entretien de l'identité maritime de la part de certains groupes sociaux.

Prenons l'exemple de la *bambutiya*, l'une des corporations de « travailleurs de la mer » générée par les activités portuaires. Nous avons déjà évoqué son activité : le ravitaillement des navires par canots lors de leur passage dans le canal maritime. Pendant que les navires attendaient le départ du convoi dans 64 stations de mouillage situées dans le port à l'entrée du canal, les *Bambuti*, basés sur le quai, approchaient par barque pour les ravitailler, décharger les déchets et proposer quelques souvenirs (Pl. 41). Leur activité a été profondément affectée par la mutation des transports maritimes et des navires qui a, d'une part, réduit les temps d'escale et les besoins de ravitaillement et, d'autre part, restreint le nombre de navires faisant escale dans le port : le stationnement des navires jusqu'à l'heure de départ du convoi qui traverse le canal a été repoussé au large du port, en même temps que la mise en service d'une voie de dérivation du canal maritime en 1975 a décalé l'entrée des convois hors du centre-ville, à l'est de Port Fouad. Depuis, seuls les

<sup>61</sup> SINGH K. (1998) : *Une épouse pour le Sahib*, Picquier Poche, pp. 143-144.

<sup>62</sup> VIGARIE A. (1986), *op. cit.*, pp. 390-391.



navires qui ont impérativement besoin d'une denrée font escale au port et l'armada des *Bambutis* qui proposait toujours des vivres inattendues a vu son activité décliner. La corporation a pu résister un temps en se recyclant dans le service aux passagers des paquebots de croisière, les derniers navires à mouiller à l'entrée du canal.

Les *Bambutis* ramaient jusqu'aux immenses paquebots et proposaient de l'artisanat bédouin et toutes sortes de souvenirs de la terre des pharaons; après discussions, plaisanteries et marchandage, l'échange se faisait en hissant les marchandises par des cordes jusqu'aux passagers. Leurs barques et leurs cabanes de bois, où la marchandise était stockée, animaient le quai et reflétaient l'effervescence portuaire au cœur de la ville. Ils furent progressivement contraints d'abandonner leurs barques et de circonscrire leurs ventes au débouché des ponts flottants installés entre les navires et le quai (cf. Pl. 42 et 43). A la fin des années 1990, le réaménagement du quai a mis définitivement en cause la survie de cette activité<sup>63</sup>.

Aujourd'hui, si Port Saïd demeure un port de transit important, les équipages tendent à disparaître de la ville, de même que les colporteurs et autres prestataires de services licencieux. Le déclin des formes traditionnelles de maritimité résulte de la mutation des transports qui a conduit à l'éloignement du port de la ville et à la fin des longues escales. Les marins débarquent le plus souvent pour de courtes escales et dans les bassins les plus récents qui sont aussi les plus éloignés du port ancien; ils se font donc de plus en plus rares en ville même. La mécanisation des navires et des activités de déchargement, liée notamment à la généralisation de la conteneurisation, a non seulement réduit le nombre de travailleurs de la mer, mais elle a aussi brisé les solidarités entre gens de mer, puisque ceux-ci travaillent désormais de façon irrégulière, avec des contrats à la journée et une forte rotation du personnel.

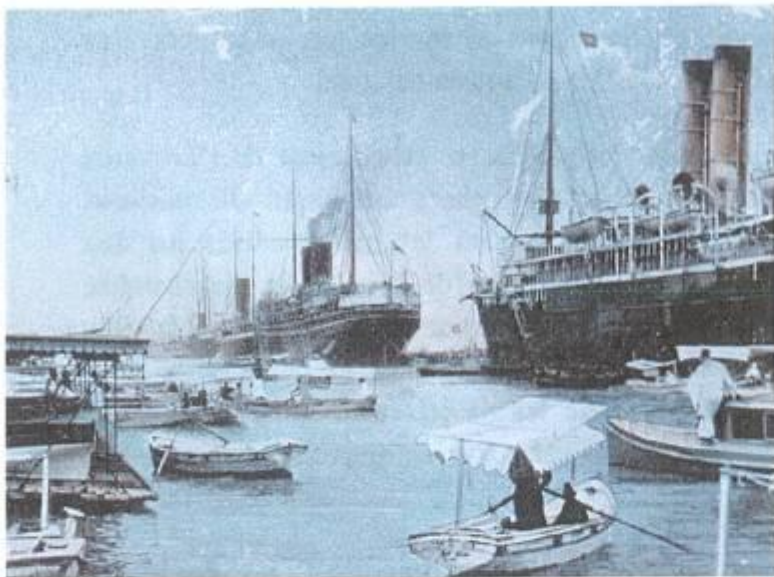
Depuis l'effondrement du nombre de lignes régulières de passagers, seuls quelques croisiéristes descendent à quai dans le centre-ville, permettant ainsi la difficile survie des derniers *Bambutis* et des commerces proches du port; mais la plupart filent directement au Caire pour la journée. Cependant, Port Saïd, qui bénéficie depuis 1975 d'un nouveau statut de ville franche, a renouvelé son rôle d'entrepôt de l'Orient; nombreux sont désormais les magasins dont la clientèle est nationale.

Les corporations spécifiques aux villes portuaires tendent, en conséquence, à s'affaiblir. Toutefois, dans le même temps, quelques groupes, dont l'activité maritime est aujourd'hui menacée ou révolue, s'efforcent de raviver le souvenir d'une ancienne solidarité.

---

<sup>63</sup> Ce réaménagement et ses conséquences sur l'activité des *Bambutis* est traité plus bas dans la partie sur « La nouvelle maritimité et les enjeux de l'occupation du littoral ». Cf. *infra* : même chapitre, D.

Planche 41 : Les *Bambuti* au temps de la navigation à vapeur  
(port de Port Saïd)



Cliché : OUCC-CEDEJ, PS 00.0413

Planche 42 : L'activité des *Bambuti*  
transformée par les ponts flottants (port de  
Port Saïd)



Carte postale, Editions Isis, Le Caire.

Planche 43 : Le débarquement des croisiéristes fait  
revivre le commerce sur le quai de Port Saïd



Cliché : F.B., 1999



Ainsi voit-on reparaître le spectacle traditionnel de la *Damma*<sup>64</sup>, qui rassemble un groupe d'amis joueurs de *samsamiya* (instrument à corde originaire de Nubie et du Soudan) dans un spectacle improvisé qui était autrefois destiné à célébrer un mariage, un anniversaire, le baptême d'un nouveau navire... Les chants de la *damma* étaient à l'origine ceux des habitants de Damiette installés dans le port au début du XXe siècle et qui travaillaient dans l'industrie des bateaux en bois; ils étaient largement influencés par le commerce maritime avec la Syrie et le Liban où la *Damma* a emprunté beaucoup de ces chants. Aux tambours qui accompagnaient les chants à l'origine s'est progressivement ajouté un instrument à cordes, la *samsamiya*, amenée par les Nubiens et les esclaves pêcheurs de perles provenant de Djeddah et d'Aden et immigrés à Port Saïd<sup>65</sup>.

La *Damma* fournit aujourd'hui l'occasion à d'anciens compagnons de se retrouver régulièrement. Ce sont généralement d'anciens travailleurs du canal de Suez, ouvriers du chantier naval ou *Bambutu*, qui ont connu et conservent une nostalgie de l'âge d'or du port et de l'atmosphère maritime qui enveloppait alors toute la ville. Ils chantent leur passé perdu dans des troupes musicales amateurs (sans but lucratif), où leur réunion n'a d'autre but que de partager le simple plaisir des chants impertinents de marins.

Ainsi, la troupe *al-Samsamiya* rassemble-t-elle encore chaque mercredi des anciens du canal dans un café de Port Fouad. Les musiciens sont réunis en demi-cercle et se lèvent chacun à leur tour pour relater et accompagner en musique une anecdote, généralement cocasse, du temps où la ville appartenait aux marins. Le spectacle commence par un long dialogue entre l'un des amis et les autres participants, qui permet à toute l'imagination et la bonne humeur de se libérer : celui qui est debout, au centre du cercle, commence à raconter une histoire dont les nœuds se multiplient à chaque intervention de ses compagnons. Après la fin de l'histoire, commencent les chants, sur fond de *samsamiya* et de tambour; ils sont repris par la troupe entière. Entre chants, mimes et moqueries, le spectacle, qui laisse part à l'improvisation, saisit un public acquis d'avance, ravi par les mots d'esprit, les voix métalliques, le rythme et la gestuelle de l'interprète. Dans ce café isolé sur la plage de Port Fouad, les habitués viennent se régaler d'un spectacle dont ils connaissent la plupart des chansons et se laissent surprendre par les nouvelles aventures relatées par les interprètes qui se font conteurs à l'occasion. Il y est souvent question d'arrivées, d'amour, toujours avec une bonne dose d'humour. Il ne s'agit pas d'un spectacle artistique organisé, mais simplement d'une réunion amicale qui permet d'entretenir les relations entre anciens travailleurs de la mer et de raviver la mémoire d'une époque révolue.

Une autre troupe port-saïdienne fondée en 1985, *al-Tanbura*, a acquis une notoriété telle qu'elle s'est produite hors des frontières de la ville, au Caire et même à Paris. Son spectacle à l'Opéra du Caire, donné en juillet 2001, laissa au journaliste qui s'en faisait

<sup>64</sup> Ce nom provient de la disposition en cercle qu'adoptaient les joueurs.

<sup>65</sup> C'est ainsi que Mohamed al-Chennawi, chanteur de la célèbre troupe *al-Tanbura*, relate l'histoire de la *Damma*. cf. KHABACHA H. : « Le retour de l'âme port-saïdie », *al-Ahram Hebdo*, 1/5/2002.

l'écho l'impression d'une grande réunion de famille évoquant gaiement le « temps des vrais ports, un groupe dont Port Saïd est un membre honorable. Ce n'était pas tragique, plutôt autre chose - il y avait la joie des arrivées et des départs. C'est le genre de chansons qu'ont dû rencontrer les navires de grandes lignes quand ils arrivaient et quittaient Port Saïd »<sup>66</sup>. Le succès du groupe l'ayant quelque peu éloigné de l'esprit originel de la *damma*<sup>67</sup>, son fondateur Mohamed al-Chennawi le quitta pour fonder en 1997 une nouvelle troupe à Port-Saïd, dénommée *Sahbet walad al-bahr* (En compagnie des fils de la mer), qui réunit huit musiciens exerçant par ailleurs chacun un métier.

Les troupes de *Damma* ont désormais acquis une nouvelle audience. A l'occasion de la fête de *Cham al-Nessim*, le 6 mai 2002, le groupe « En compagnie des fils de la mer » a animé une grande soirée de la *damma* au stade de Port-Saïd, avec un certain succès. On observe donc, malgré les mutations en cours, une volonté assez forte de certains groupes de maintenir vivante l'image des relations entre les hommes et la mer - relations qui, pourtant, appartient désormais largement au passé.

Nous avons déjà observé que mutations en cours condamnent les « gens de mer » à disparaître du centre-ville au profit d'une classe de techniciens de ports qualifiés et de moins en moins nombreuse et visible dans la ville. Malgré cela, et peut-être du fait même de ces transformations, la maritimité « ancienne manière » est revisitée pour fournir une image quelque peu stéréotypée des relations de l'homme à la mer. Si cette maritimité survit parfois, elle est aussi récupérée lors d'un événement à destination du grand public, de façon à mettre en avant les valeurs consensuelles de solidarité comme celles qu'exprime par exemple la *damma* (les liens façonnés dans l'exercice de métiers difficiles soudaient efficacement les gens de mer). Mettre en avant les gens de mer et leur unité comme l'un des fondements de l'identité port-saïdienne peut être interprété comme un message destiné à rassembler la population.

La forme de maritimité qui est ainsi exaltée n'est plus qu'un témoin du passé auquel s'opposent les nouvelles formes de maritimité qui se manifestent par l'utilisation actuelle des rivages. En effet, les pratiques spécifiquement maritimes qui se déroulaient en mer (pêche, métiers portuaires) correspondent à d'anciennes formes de maritimité en voie de disparition, alors que les pratiques qui se cantonnent sur les côtes (fréquentation, consommation des rivages) font partie du domaine des loisirs et traduisent une forme de maritimité nouvelle et qui empiète sur la première. La mobilisation de la maritimité « ancienne manière » s'apparente à la revitalisation des éléments du folklore qui font l'attrait du littoral pour des populations pratiquant les rivages uniquement dans le cadre de leurs loisirs et dans des structures totalement aseptisées (clubs en bord de mer).

<sup>66</sup> BLAKE D. : « Flip the founder », *al-Ahram Weekly*, 2-8 august 2001.

<sup>67</sup> La troupe, désormais financée par la compagnie américaine Ford, est devenue professionnelle, ce qui réduit la convivialité et la spontanéité des moments partagés traditionnellement lors de la *damma* par des hommes qui se retrouvaient enfin réunis après une semaine de dur labeur manuel.



### C. Le territoire des Port-Saïdiens : vers la maritimisation des comportements ?

De nouvelles formes d'investissement des espaces proches du littoral apparaissent donc. Elles concernent d'autres portions du littoral que celles habituellement utilisées; et elles sont le fait d'une frange encore minoritaire de la population locale et régionale.

La population arrivée dans les années 1970 et qui a prospéré en tirant parti du statut franc accordé à la ville a façonné son propre territoire sur les marges littorales de la cité. Ces immigrants rapidement enrichis par le commerce se sont imposés comme les nouveaux intermédiaires entre les systèmes local et mondial. En s'appropriant ce rôle, ils ont investi les lieux dévolus aux acteurs traditionnellement liés aux fonctions internationales et ont empiété sur la frange littorale du quartier paisible de al-Charq. Leur processus de territorialisation les pousse à s'approprier les espaces qui symbolisaient la puissance des anciens Port-Saïdiens dans ce quartier al-Charq dont les contours épousent les limites de l'ancien quartier franc et qui abrite, comme autrefois, les bureaux et les entreprises commerciales liées au transit du canal maritime, ainsi que les sièges des banques et des compagnies d'assurance. Si le territoire « est à la fois la résultante d'apprentissages passés et la condition des apprentissages futurs dans un processus dynamique inscrit dans le temps long »<sup>68</sup>, la signification des lieux persiste dans la durée et ceux-ci font l'objet d'appropriations successives.

Parvenus à occuper une position forte du fait de leur enrichissement, ces nouveaux acteurs du commerce ont empiété spatialement sur un « terrain » qui symbolisait les activités internationales de la ville et qui était pratiquement réservé à l'ancienne bourgeoisie alliée aux Européens du canal. Les nouveaux *golden boys* ont façonné un territoire qui transforme le paysage urbain et qui s'organise en trois lieux (cf. Fig. 61) :

- La rue al-Gomhoreyya (parallèle au canal maritime et siège des principales banques) est devenue la vitrine de la consommation de luxe de produits importés (jeans de grandes marques, couture italienne, parfumeries, équipement et chaussures de sport d'enseignes internationales...). Cette rue répercute une image de modernité attachée aux produits de luxe et aux marchandises identifiables au mode de vie occidental qui y sont distribués. L'ancienne architecture coloniale y laisse place à des immeubles hauts et massifs, construits en béton, qui, tout en conservant les arcades traditionnelles de l'architecture coloniale, évoquent encore la modernité dans l'imaginaire des habitants. Pour certains, cette rue est comme un avant-goût de la capitale : « Les gens de ce quartier vont régulièrement au Caire et dans la rue Gomhorreya, ils cherchent à imiter ce qui se fait dans la capitale », nous confiait Rania, étudiante. Chaïma, jeune femme travaillant dans un programme international de dépollution du lac Manzalah, va dans son sens, puisque, pour elle, cette rue est « un miroir du Caire et de la mode occidentale ». Pour M. Abou al-Hoda, qui dispose d'un entrepôt dans la zone franche, la rue al-Gomhorreya est la localisation

<sup>68</sup> COLLETIS G. et al. (1997) : « Firms et territoires : entre nomadisme et ancrage », *Espaces et Sociétés*, n°88/89, p.130.

obligée pour diffuser le prêt-à-porter des marques américaines (Calvin Klein...) qu'il importe, car elle correspond à l'image de la clientèle de ces produits haut de gamme.

- A l'extrémité nord de la rue al-Gomhoreyya, face à la mer et au débouché méditerranéen du canal de Suez, sur les terrains les plus chers de la ville<sup>69</sup>, s'est élevé, depuis quelques années, le quartier surnommé al-Budra (« la poudre ») par les habitants : c'est là que les fonds issus de trafics divers - et notamment de drogue - seraient, si l'on en croit les habitants, investis en constructions fastueuses par des personnes soudainement enrichies<sup>70</sup>. Il est difficile d'avancer des preuves de ces allégations - même si celles-ci sont de notoriété publique; quoi qu'il en soit, le surnom du quartier est significatif de la façon dont sont perçus les nouveaux riches par la population qui n'en fait pas partie.

- De nouveaux espaces de loisirs sont mis en valeur dans ce même quartier en bord de mer, le long de la rue Atef al-Sadat, surnommée par tous la « rue de la mer ». Là, l'influence de certains hommes d'affaires travaillant dans le tourisme et jouant un rôle politique croissant, aussi bien au niveau local que national, est manifeste. Pour attirer le tourisme national et international, une promenade de bord de plage a été aménagée et de nouveaux hôtels construits : on compte désormais deux villages touristiques qui font aussi office de clubs - le *Marhaba* est venu s'ajouter en 1998 au *Noras*, tenu par un homme d'affaires local siégeant à la fois à la Commission du Tourisme du gouvernorat et à l'Assemblée. La transformation (en 1995) de l'aéroport militaire en aéroport civil international a anticipé la demande encore faible de touristes issus principalement des pays de l'ex-Union Soviétique, précédemment acheminés par navires<sup>71</sup>. Officiellement, le rôle assigné à cet aéroport était d'offrir aux touristes internationaux des liaisons avec les plus grands sites touristiques du pays. Or, des autocars acheminaient déjà au Caire, pour la visite des Pyramides, les passagers de paquebots faisant escale pour une journée à Port-Saïd et qui n'étaient guère attirés par les attractions de la ville elle-même<sup>72</sup>. Si ce système fonctionne bien avec les touristes en escale à l'entrée du canal de Suez, on peut douter de la capacité de Port-Saïd à attirer des passagers arrivant directement par avion, pour, ensuite, être acheminés sur les sites touristiques du Caire, du Sinaï ou de Haute-Egypte. D'ailleurs, l'aéroport ne fonctionne qu'occasionnellement depuis.

<sup>69</sup> Il s'agit de terres progressivement gagnées sur la mer Méditerranée, suite à l'accumulation de dépôts sableux. Depuis 1915, près de 3 km ont ainsi été gagnés vers le nord.

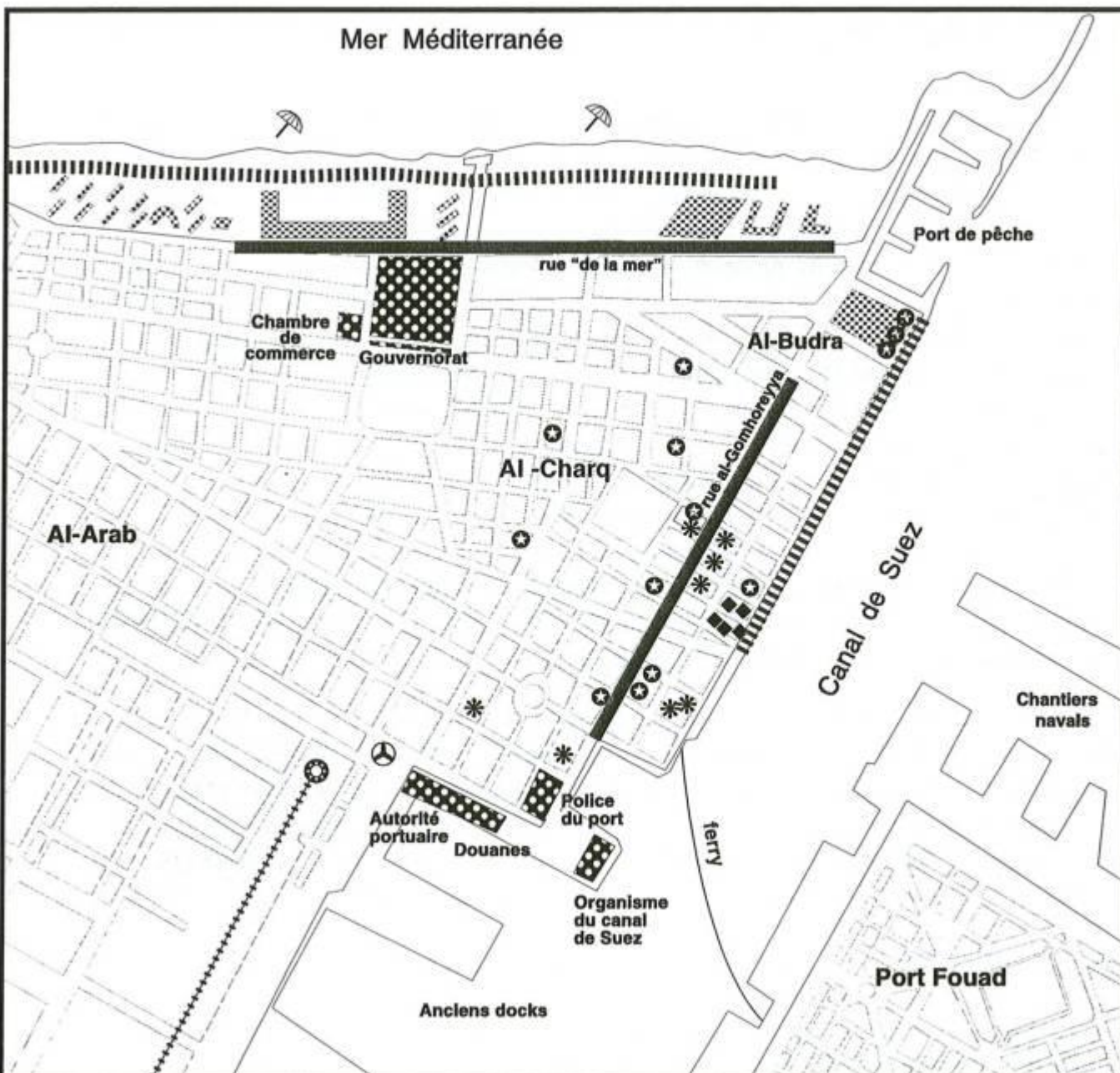
<sup>70</sup> A propos des trafics divers dans la ville franche, cf. *supra* : IIème partie, Chapitre 7, II. B. 2.

<sup>71</sup> Port-Saïd a reçu 192 368 touristes en 1994, mais la quasi-totalité d'entre eux sont arrivés par voie de mer.

<sup>72</sup> Celles-ci se résument, à en croire Mme Mona (Intertours), au « shopping » de produits importés du monde entier, visite du canal, du musée militaire retraçant la reconquête du canal de Suez en 1973 et du musée archéologique.



Figure 61 : La maritimisation des acteurs port-saïdiens et les nouveaux usages du littoral



- Administrations
- Gare routière
- Gare ferroviaire
- Voie ferrée

Les fonctions traditionnelles liées au trafic du canal de Suez (état en 1996)

- Banques
- Consuls
- Agences de navigation

Le développement des activités à proximité immédiate du littoral

- Essor du commerce de produits importés
- Nouvelles promenades aménagées
- Clubs et grands hôtels de tourisme
- Plage

N  
0 500 m

Les territoires investis en priorité par la classe émergente de l'*infitâh* se concentrent donc sur le littoral. Ils concernent en priorité des activités en rapport avec l'insertion de la ville dans un réseau mondialisé d'échanges (de tourisme, de commerce d'import-export ou de trafics divers). Dans cette ville franche, enfermée dans ses frontières et cernée par la mer, les acteurs qui ont tiré parti des avantages de la franchise accordée à la ville sont aussi ceux qui installent leurs activités aux marges extrêmes de la cité, comme si son rivage méditerranéen les propulsait dans cet espace-monde dont sont attendus tant de bénéfices.

Les pratiques des habitants « ordinaires » de la ville témoignent à leur tour de nouvelles formes d'investissement des espaces proches du littoral. La traditionnelle sortie du jeudi soir amène les foules sur les lieux mêmes où s'expose la richesse récente de la ville. La rue al-Gomhoreyya et, plus encore, la « rue de la mer » sont les lieux de promenade et de sociabilité préférés des jeunes port-saïdiens. Ces espaces de bord de mer sont aussi réputés pour permettre que certains comportements publics, qui seraient considérés comme inadmissibles dans des quartiers populaires - en particulier ceux dont où l'on est connu - se donnent libre cours. C'est là, par exemple, que les jeunes gens s'autorisent à aborder les jeunes filles. Par ses dimensions, la « rue de la mer » leur permet d'être plus entreprenants : elle s'apparente à une avenue bordée d'un hôtel de luxe et de clubs de loisirs en bord de plage; on y entr'aperçoit la plage entre deux complexes de loisirs. Les quelques vitrines des magasins situés sous des arcades n'offrent pas la même densité que dans la rue al-Gomhorreya, et le faible éclairage favorise une ambiance intime et des contacts plus directs entre jeunes gens, à l'écart des adultes qui préfèrent la convivialité des arcades de la rue al-Gomhoreyya, où les néons des magasins et la certitude d'y croiser des connaissances les attirent.

La nouvelle maritimité, associée à la pratique du littoral pour les loisirs, est à l'origine de représentations qui attribuent aux espaces proches des rivages des valeurs spécifiques, notamment une valorisation de la liberté des comportements. Dans une société où le contrôle social s'exerce presque partout avec une exceptionnelle sévérité, ces espaces le long du rivage, aux limites de la cité, font figure d'espaces de liberté : on peut s'y permettre des attitudes qui seraient jugées indécentes ailleurs.

#### **D. La nouvelle maritimité et les enjeux de l'occupation du littoral**

Cet attrait récent pour les rivages engendre de nouveaux usages du littoral dans la ville. On observe ainsi, à Port Saïd, une concurrence entre divers modes d'occupation de cet espace. La nature du site de la ville, cernée par la mer et les lacs, exacerbe cette concurrence : tout développement ne peut prendre place qu'en gagnant des terres sur les eaux. Le littoral est donc l'objet de multiples enjeux : au bout du compte, ce sont les activités sans rapport avec l'exploitation traditionnelle de la mer et des lacs qui s'y révèlent les plus dynamiques.



Aux abords du lac Manzalah, au sud-est de la ville, les fonctions résidentielles et industrielles entrent en compétition avec les activités de la pêche traditionnelle. Depuis la reconstruction de 1974, c'est l'extension urbaine sur les terres asséchées des marges du lac qui constitue la solution privilégiée au problème du logement, en dépit de son coût très élevé. Des quartiers entiers de cités sont apparus depuis cette date, principalement au sud d'al-Manakh (cf. Pl. 44). Au cours de la décennie 1990, les autorités locales ont décidé d'installer une nouvelle zone industrielle au sud du quartier de pêcheurs de Qabuti. La présence de la mer n'est pas le facteur déterminant de cette localisation, mais plutôt la proximité de la zone franche industrielle et de la sortie de la ville en direction du Caire. Un nouveau promontoire y a été construit pour y implanter une cimenterie : il condamne désormais l'accès aux portions de rivages où les pêcheurs amarraient leurs bateaux<sup>73</sup>. Le gouvernorat a tiré parti des études sur la pollution du lac pour le déclarer inapte à la pêche et justifier l'extension des constructions urbaines. En compensation de l'éloignement du lac, les pêcheurs ont dû se contenter de la promesse, incertaine, de recevoir chacun un lopin de 5 feddans sur les nouvelles terres bonifiées à l'extérieur de la ville, près du canal de la Paix. Ainsi, la pêche n'est-elle plus qu'une activité marginalisée sur un rivage lacustre où les autorités ont choisi d'implanter désormais des activités sans rapport direct avec l'eau.

Cette évolution, qui traduit une des mutations de la maritimité, se poursuit également sur le littoral méditerranéen et sur le front du canal, deux autres zones dont les activités traditionnelles tendent aussi à être délogées au profit de nouvelles activités de loisirs.

Une nouvelle promenade a ainsi été aménagée en 1998 le long du canal maritime, à son débouché<sup>74</sup>, dans le but d'encourager la fréquentation touristique (elle est située le long du quai au large duquel mouillent les paquebots lors de leur escale). Longue de 830 m, elle s'étire entre la statue de Ferdinand de Lesseps au Nord et le point de départ des ferries à destination de Port Fouad au Sud. Elle est surélevée d'un étage, de façon à surplomber les anciennes cabanes des *Bambuti* qui cachaient la vue sur l'entrée du port (cf. Pl. 45). Le rez-de-chaussée est destiné à accueillir des boutiques dont les vitrines de verre devraient laisser entrevoir l'entrée du canal maritime.

Cette promenade a été réalisée à l'initiative d'un grand architecte port-saïdien installé au Caire, Gamal al-Bakri. Nostalgique de son enfance port-saïdienne, il a voulu rendre à la ville la vue sur le port, cette vue qu'il avait appréciée dans son enfance, avant qu'elle ne soit bouchée par le bourgeonnement des kiosques des *Bambuti* : « Ces quais étaient fantastiques. On pouvait y aller et louer un bateau avec des amis pour 30 piastres, on passait un bon moment sans aucun problème. Mais après ce qui s'est passé dans cette zone, le port a été complètement perdu. Plus personne ne pouvait en profiter »<sup>75</sup>.

<sup>73</sup> Hammond F. : « End of an era for Manzala fishermen », *Middle East Times, Egypt*, nov. 26 - dec. 2, 1995.

<sup>74</sup> Elle est située sur l'ancien quai Eugénie, devenu, en 1956, rue de Palestine.

<sup>75</sup> RAKKAY. : « A landscape for people », *al-Ahram Weekly*, 16/4/2000.

Planche 44 : Le développement urbain sur les terres gagnées sur le lac Manzalah (Port Saïd)



Cliché : F. B., 1996

Planche 45 : La nouvelle promenade offre une vue dégagée sur l'entrée du canal de Suez (Port Saïd)



Cliché : F. B., 1999

Planche 46 : En 1995, le quai de Port Saïd était encore par les abris des *bambuti*



Cliché : F. B., 1995



Si, autrefois, la mer faisait partie intégrante de la vie des citadins, le développement de l'activité des *Bambuti* a conduit ces derniers à multiplier tout au long du quai la construction de cabanes pour abriter leur matériel et leurs stocks de denrées et souvenirs. La densification des constructions a réduit l'horizon et la fermeture du quai par un haut grillage continu a achevé d'isoler le quai et le canal de la ville (cf. Pl. 46). Non seulement les citadins ne pouvaient plus y accéder, mais la vue était de plus en plus obstruée par les constructions, de sorte que la frontière entre l'espace maritime et l'espace urbain semblait renforcée. Les habitants se sont ainsi trouvés progressivement coupés des lieux qui exprimaient le mieux la maritimité de Port Saïd.

Le nouvel aménagement de la promenade est destiné, selon l'architecte, à « rendre » le port aux citoyens. Il s'accompagne de l'arrêt de l'activité des *Bambuti* qui sont voués à quitter le domaine maritime pour exercer leur activité à quai et à louer les boutiques situés sous la promenade<sup>76</sup>. Rien n'assure qu'ils auront à l'avenir les moyens de troquer le loyer annuel dérisoire qu'ils payent pour l'amarrage de leur barque le long du quai contre celui, nécessairement plus élevé, des nouvelles et luxueuses boutiques du front de canal. Perte de clientèle, limitation de leur activité traditionnelle de stimulation de la clientèle sans escale, les *Bambuti* voient leur activité disparaître : 115 personnes seulement vivent encore de cette activité alors qu'ils étaient plus de 400 à le faire convenablement il y a encore quelques années. En accélérant la mutation de leurs pratiques commerciales, le réaménagement du quai a participé à la « démaritimisation » de cette activité traditionnelle. Toutefois, tant que les *Bambuti* pourront échanger avec les passagers de navires descendus à terre, ils conserveront en partie leur rapport avec la mer.

Ainsi, l'adaptation aux nouvelles normes du commerce, conçues pour répondre à un usage touristique du littoral par le plus grand nombre, condamne-t-elle une des activités maritimes traditionnelles qui a fait l'attrait de la ville. On assiste donc à une reconstruction des liens entre le port et la ville, mais celle-ci se fonde sur une vision artificielle de la mer, laquelle devient un simple élément du décor urbain. La nouvelle maritimité correspond à de nouvelles formes de pratiques du littoral par le plus grand nombre; l'avènement du tourisme et des loisirs de bord de mer suppose une image lissée de l'atmosphère maritime, vidée de ce qui avait pu faire dans un temps passé, mais encore pas trop lointain, son attrait.

D'autres exemples d'aménagement du littoral supposent également de repousser plusieurs des activités traditionnelles loin des rivages :

- La transformation progressive du front de mer, au nord de la ville, en une succession de clubs de vacances ou loisirs privés révèle un conflit entre les usages privé

---

<sup>76</sup> Fin 1999, les loyers de ces boutiques n'étaient pas encore communiqués mais il est certain que leur montant dépassera de beaucoup les moyens des *bambuti* qui louaient jusqu'alors leur emplacement sur le quai seulement 31 LE par an (à titre indicatif, le salaire égyptien moyen est de 200 LE par mois).

et public du littoral. Elle condamne en partie l'accès à la plage et la vue sur le large depuis la « rue de la mer ». L'affaire du village *Marhaba* est exemplaire : la privatisation, que ce projet impliquait, d'une portion supplémentaire de plage publique déclencha la colère populaire. Une enquête du Conseil local du gouvernorat qui révéla que la vente de cet espace public au promoteur s'était effectuée à un prix dérisoire; le scandale obligea, en 1994, le gouverneur de Port Saïd à démissionner et les travaux furent gelés. En 1999, un autre promoteur réutilisa cet espace et parvint finalement à y construire un complexe touristique. Cette affaire, dont on pourrait croire qu'elle illustre la victoire de la démocratie locale, est interprétée plutôt, par certains, comme un règlement de compte visant directement le gouverneur de l'époque.

- L'annonce sans cesse réitérée de la construction d'une marina au débouché du canal révèle d'autres conflits d'usage du littoral. Cette marina, d'une capacité de 800 yachts, est prévue depuis près d'une décennie; bien que sa construction soit régulièrement annoncée, elle n'a toujours pas vu le jour en 2002. Or, elle doit prendre la place du port de pêche situé à l'entrée du canal, là où sont amarrés les chalutiers. L'immobilisme que sa non-construction révèle traduit les problèmes posés par la compétition entre l'activité traditionnelle de la pêche et les nouvelles formes de valorisation du littoral. Il indique aussi la difficulté qu'éprouvent les autorités locales à faire émerger Port Saïd comme une grande destination balnéaire - ce dont témoigne aussi l'échec déjà relaté de la réouverture de l'aéroport.

Les nouvelles formes de la maritimité provoquent partout des compétitions et révèlent des tensions d'une ampleur jusqu'ici inconnues pour l'accès à la mer. Mais Port Saïd n'est qu'un cas particulier d'une évolution générale dont rend bien compte P. Claval : les touristes veulent les meilleurs sites, « d'où ils chassent les gens qui vivent de l'exploitation de la mer et donnent au paysage le cachet d'authenticité qu'ils apprécient »<sup>77</sup>. La maritimité change de nature au fur et à mesure qu'elle concerne un plus grand nombre de personnes, lesquelles transforment le rivage en un espace de loisir.

\* \* \*

Parce qu'elle expose la population à toute sorte de contacts, la maritimité sensibilise certains groupes aux opportunités offertes par les échanges maritimes. Les anciens de la société du canal en ont retiré une certaine capacité d'adaptation aux changements affectant l'économie locale et celle des transports maritimes. Les habitants installés plus récemment dans la région, se sont adaptés à la maritimité en orientant leurs activités vers le secteur des services liés aux échanges maritimes, notamment le commerce.

---

<sup>77</sup> CLAVAL P. (1996), p. 332.



Cependant, les différents groupes sociaux de la région du canal de Suez ne sont pas sensibles de la même manière à cette maritimité; la proximité de la mer n'est donc pas vécue par tous comme une composante fondamentale de l'identité de la région. On peut même penser que, en dépit de l'implantation et du renforcement d'équipements portuaires sur les côtes méditerranéenne et de la mer Rouge, la région a subi une perte de tonalité maritime qui va de pair avec l'orientation donnée à l'économie régionale depuis une trentaine d'années - développement agricole, essor industriel et diversification des branches d'activités. L'intégration de la région au territoire national irait, de même, à l'encontre de la maritimité, puisqu'elle renforcerait les activités non maritimes alors que les métiers traditionnels liés à la mer se perdent.

Les grands projets d'aménagement portuaire situés le long du golfe de Suez et à Port Saïd Est pourraient certes permettre aux acteurs locaux de mettre à profit leur capacité à tirer parti des activités maritimes, mais ils risquent d'être marginalisés par l'arrivée massive d'investisseurs « nationaux » dans ces projets d'aménagement. Face à ce nouveau défi, les acteurs locaux traditionnels devront en effet faire preuve du savoir-faire que leur a permis d'acquérir la maritimité et montrer ainsi que la conscience de l'existence de la mer et des opportunités qu'elle offre est susceptible de perdurer. Parallèlement, les autres groupes sociaux, confrontés aux nouvelles formes de maritimité, se forment des représentations nouvelles liées à l'usage récréatif des littoraux.

### Conclusion de la III<sup>ème</sup> Partie

Autour du canal de Suez, une construction territoriale d'échelle régionale (la région du canal de Suez) s'esquisse. Initiée autour de trois villes sans histoire ou presque - vieilles d'à peine 130 ans - et peuplées lors de vagues de migrations successives - la plus récente datant seulement d'une trentaine d'années, elle se réalise sur les décombres d'une ancienne territorialité révolue, caractérisée par l'attachement des « gens du canal » à un territoire entièrement voué au service du transit maritime international. Les représentations qui caractérisent aujourd'hui les rapports de la population à cet espace privilégient d'une part, une liberté certaine de ton et d'action - à laquelle la population est attachée et qu'elle rappelle au pouvoir central dans les périodes critiques -, et, d'autre part, la glorification de l'engagement dont ont fait preuve les habitants durant les conflits qui ont affecté la région. Ces deux séries de valeurs résultent largement de la situation de marche qu'occupe la région du canal de Suez, tout en posant la question des relations entre le pouvoir central et ses habitants.

Le premier type de représentations est lié aux conditions d'émergence des villes du canal - en particulier à celles des villes-ports - qui se sont développées à l'abri de tout contrôle du pouvoir central alors qu'elle appartenaient au domaine de la Compagnie Universelle. Ce sont donc des villes qui se gouvernaient par leurs propres lois avant d'être réintégrées, après 1956, dans le giron de la « mère-patrie ». Pour Machiavel, il existait trois solutions pour gouverner ce type de villes ou de principautés après qu'elle eurent été conquises : les ruiner, aller y demeurer, ou leur laisser leur propres lois - à condition qu'elles acceptent de payer un tribut et d'obéir à un petit nombre de personnes établies par le Prince<sup>78</sup>. La grille de lecture que nous offre Machiavel est difficilement transposable pas aux conditions actuelles du gouvernement des villes du canal; toutefois, elle nous paraît intéressante pour élucider les représentations que se font les habitants de la nature de leurs relations avec le pouvoir central, et son incarnation par le Président de la République.

En effet, l'encadrement administratif et la nationalisation des activités maritimes ont, dans un premier temps (lors de la période nassérienne), été perçues comme exprimant une volonté de renforcer le poids de l'autorité centrale sur ces villes. Dans un second temps, l'installation de zones franches et l'amorce de la politique d'ouverture par le président Sadate ont correspondu à une nouvelle orientation qui privilégiait, en quelque sorte, un retour aux lois « libérales » existantes auparavant (notamment à Port Saïd en matière de commerce). Enfin, dans un troisième temps, la politique gouvernementale, qui a tendu à réduire les avantages dont bénéficiait la ville franche de Port Saïd, a été interprété par la population comme la volonté du pouvoir central de « ruiner » la ville, ce qui

<sup>78</sup> MACHIAVEL N. (2001) : *Le Prince*, Editions Ivrea, Paris, p. 228.



correspond à l'adoption de l'option considérée par Machiavel comme le meilleur moyen de conserver une ville conquise. « Celui qui devient maître d'une ville, auparavant libre, et ne la détruit pas, ne doit s'attendre qu'à en être ruiné lui-même, d'autant qu'elle a toujours pour prétexte de se révolter le nom de sa liberté, que ni le temps, ni les bienfaits ne lui font jamais oublier »<sup>79</sup>. Dans le cas des villes du canal, le chef de l'Etat ne souhaite pas tant la ruine de villes qu'il considère comme de potentiels pôles de croissance, que le renforcement de son autorité et le ralliement de la population à la Nation.

Par ailleurs, l'importance accordée, dans les représentations populaires, au sentiment de fierté nationale peut être compris de deux manières, certainement complémentaires. Tout d'abord, les références au sentiment national constituent un moyen, pour la population, d'exalter le caractère rebelle qu'elle estime la caractériser; l'esprit de rébellion que magnifie la commémoration de la lutte nationaliste n'est-il pas le mieux exprimé lors de la cérémonie des *alembi*, lorsqu'il est mêlé à la revendication et à la critique sociale ? Mais la commémoration de la lutte nationale est largement entretenue par l'Etat; l'importance qu'elle revêt dans la population traduit donc aussi, même si seulement en partie, l'acceptation par les habitants de l'image que le pouvoir central s'efforce d'accoler à leur région et à ses habitants - une image diffusée aussi bien à travers son action sur l'espace que sa politique de commémoration. Renforcer le sentiment national dans une région de marche, exposée - du fait de sa proximité avec Israël - à un conflit latent malgré la paix conclue, constitue un impératif pour le pouvoir central. Dans cette marche du territoire, ancien espace-tampon, l'autorité de l'Etat peut être vacillante; aussi a-t-il tout intérêt à renforcer le sentiment d'appartenance à la Nation « pour contrer les forces centrifuges »<sup>80</sup> et consolider efficacement les frontières.

Les représentations de l'espace issues du discours officiel et celles émanant de la population tendent à se mêler et à interagir. La glorification du sentiment national - image élaborée au niveau central - a ainsi été adoptée par les habitants. Ce « transfert » d'image traduit la négociation permanente des rapports entre le pouvoir central et les villes du canal. Afin d'imposer son autorité sur ces villes tournées vers le large, qui ont toujours tendu vers l'autonomie et qui, de plus sont situées sur une marche, le pouvoir idéologique et politique produit et diffuse des images qui sont « un instrument clé de l'édification de la légitimité à agir » et doivent permettre « la réactualisation constante, le renforcement et la médiatisation efficace de ce capital de légitimité »<sup>81</sup>.

La légitimité du pouvoir central ne peut être garantie, dans ce type de région en général et dans celle-ci en particulier, que par la reconstruction artificielle d'une identité régionale très ancrée sur l'appartenance à la Nation, seule susceptible de rassembler en son sein des populations aussi diverses. La territorialisation de la région est donc menée

<sup>79</sup> *ibidem*, pp. 228-229.

<sup>80</sup> BRUNET R.(1993), p. 318.

<sup>81</sup> LUSSAULT M. (1996) : « L'espace en actions : de la dimension spatiale des politiques urbaines », Diplôme d'Habilitation à diriger des recherches en Géographie, Université de Tours, p. 227.

de façon volontariste, quitte à n'en faire qu'un artefact, par le pouvoir central qui la considère comme essentielle pour affermir une construction régionale relativement disparate, sans articulation réelle entre les villes et l'espace qui les entoure.



## CONCLUSION

Nous nous sommes intéressée dans cette recherche à la construction de l'espace régional et plus particulièrement à la composante volontariste de cette construction par l'Etat, dans le contexte de l'intégration d'une région relativement périphérique au territoire national.

Nous souhaitons revenir ici sur quelques thématiques qui sont susceptibles de replacer certains points déjà évoqués dans une réflexion plus générale sur la constitution de l'espace géographique dans une région de marche et dans le contexte de la mondialisation. L'aménagement de la région du canal de Suez s'accompagne en effet d'une politique de territorialisation de la part de l'Etat qui nous conduit à poser, dans un premier temps, la question de la dissolution et/ou du renforcement des identités dans le contexte de la mondialisation. Par ailleurs, la dynamique économique engendrée par la planification de grands projets industrialo-portuaires directement intégrés aux réseaux de l'économie mondiale nous conduit à nous interroger sur la fragmentation sociale et spatiale qui en résulte. Enfin, le remodelage de l'espace auquel aboutit une politique d'aménagement régional visant essentiellement à renforcer quelques pôles de développement pose la question de la cohésion de l'espace régional dans une région de marche.

### **Le renforcement paradoxal des identités régionales dans le contexte de la mondialisation**

L'identité de la région du canal de Suez tend à se dissoudre : sa composante majeure, liée à l'influence de la maritimité et des échanges internationaux, est devenue un référent ancien. Seule une frange des anciens habitants s'y reconnaît encore. Dans le même temps, certaines composantes de l'identité régionale se renforcent, en particulier celles qui gravitent autour de la résistance de la population à l'occupant britannique puis israélien et de l'exaltation du sentiment national. Deux tendances contradictoires coexistent donc : la dissolution générale de l'identité régionale et le renforcement de certains aspects de celle-ci.

Prendre en considération les effets de la mondialisation peut s'avérer utile pour expliquer cette contradiction. En effet, selon une idée répandue, la mondialisation annoncerait la fin des territoires. Par la concentration du capital, la multinationalisation des firmes, l'internationalisation des procès de production et de distribution des biens et de certains services, elle aurait pour conséquence d'effacer toute originalité territoriale et

de diluer les identités locales<sup>82</sup>. L'organisation régionale ne reposerait plus alors que sur la position de la région dans la hiérarchie des systèmes de production du capital. La transformation des territoires nationaux - et régionaux - en espace national de l'économie internationale aboutirait ainsi à la remise en question de la notion de territorialité. D'après Milton Santos, si « l'ordre apporté par les vecteurs de l'hégémonie crée le désordre local, [c'est] non seulement parce qu'il provoque de brusques changements fonctionnels et structurels, mais aussi et surtout parce qu'il est dénué de sens, puisque son objectif - le marché mondial - est une auto-référence. Il est sa propre finalité »<sup>83</sup>. Dans ces conditions, les transformations engendrées par la mondialisation priveraient de son sens l'organisation régionale et auraient pour effet d'affaiblir le sentiment d'appartenance des populations à leur territoire régional de plus en plus divisé par le morcellement des identités. Si certaines d'entre-elles s'appuient encore sur des réseaux locaux de liens sociaux, d'autres se raccordent à des réseaux de liens qui naissent de connexions distendues avec des partenaires internationaux, ces dernières concernant seulement une part mineure de la population.

Cependant, l'évolution de sociétés et d'économies devenues si complexes depuis une trentaine d'années et l'importance croissante prise par des réseaux distendus ne condamnent pas pour autant le local, ni le territoire. Selon Guy Di Méo, on peut compter « sur l'effet essentiel des ruses du quotidien, sur la capacité inépuisable de chaque individu à modifier, ou plutôt à reproduire, en les transformant, l'espace et la sociabilité »<sup>84</sup> qui permettent, au final, aux différences et aux identités de triompher des changements engendrés par les mutations de l'économie contemporaine. L'observation d'une certaine « vitalité des cultures et identités régionales », et cela quelle que soit « l'uniformisation des civilisations matérielles due à la diffusion massive des biens » et des modes de vie, permet également à cet auteur de tempérer la prétendue perte d'identité des espaces régionaux qu'engendrerait la mondialisation. Alors que les revendications identitaires régionales apparaissent comme une contrepartie de la mondialisation, Paul Claval souligne quant à lui que le local connaît un renouveau d'intérêt<sup>85</sup>.

Dans la région du canal de Suez, l'identité ancienne qui tend à se diluer est paradoxalement fondée sur des relations étroites entre gens de mer, négociants et armateurs, tous concernés par les échanges maritimes liés au canal. Le fait d'être intégrés à des réseaux internationaux rapprochait ces acteurs, alors que, dans le contexte de la mondialisation, l'appartenance à des réseaux distendus est communément jugée responsable de l'affaiblissement du sentiment d'appartenance des populations à leur territoire régional.

<sup>82</sup> C'est le bilan que dresse G. Di Méo et l'idée contre laquelle il s'élève. DI MEO (1998) : *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan, p. 199.

<sup>83</sup> SANTOS M. (1997) : *La nature de l'espace*, Paris, L'Harmattan, p. 239.

<sup>84</sup> DI MEO G. (1998), *op. cit.*, p. 199.

<sup>85</sup> CLAVAL P. (1993) : *Initiation à la géographie régionale*, Paris, Nathan, p. 274.



Dans le cas de la région du canal, on aurait pu penser que la mondialisation aurait eu pour effet, en renforçant l'intégration des acteurs locaux à des réseaux lointains, de consolider les fondements de l'identité régionale. Pourtant, la dissolution de cet aspect de l'identité régionale s'est nourrie de divers éléments, et notamment du glissement des fonctions internationales de la région des acteurs locaux vers des acteurs externes (nationaux et internationaux), résultat des mutations économiques induites par la concentration des capitaux et de la décision aux niveaux supérieurs de l'échelle géographique. La diversification des activités régionales et la concentration des décisions au niveau de l'Etat, principal intermédiaire entre le local et le mondial, ont accentué le décalage entre les groupes sociaux autrefois intégrés à l'économie liée au canal de Suez, ceux qui sont aujourd'hui intégrés à l'économie mondialisée et ceux qui en sont exclus (parmi lesquels se comptent nombre de nouveaux migrants). L'érosion progressive du référent identitaire lié aux contacts avec l'international est le fait de la perte de contact avec l'outre-mer d'un certain nombre d'acteurs, et se trouve accentuée par la distance croissante entre les habitants et le milieu maritime, issue de la dissociation entre les villes et les ports consécutive aux mutations du transport maritime.

Si l'identité régionale n'est plus caractérisée par l'extraversion de ses habitants et leur propension à « se tourner vers le large », elle se renforce en revanche autour de l'idée de Nation. Cela peut apparaître comme un paradoxe dans le contexte de la mondialisation, puisque, ailleurs dans le monde, c'est « la crise des sentiments d'appartenance nationale [qui] remet à la mode les identités régionales », ces dernières devenant des « substituts de sentiments autrefois plus forts, mais qui sont victimes d'une érosion plus sévère »<sup>86</sup>.

A l'inverse de ce que l'on observe ailleurs dans le monde, l'essor du sentiment national semble se substituer, dans la région du canal de Suez, à un sentiment d'appartenance régionale marqué par des références à la maritimité, par la connexion des habitants avec des réseaux distendus et par leur distanciation à l'égard du pouvoir central. Alors qu'on aurait pu s'attendre, dans le contexte de la multiplication des échanges mondiaux, à un renforcement des identités exprimant à la fois l'extraversion des activités de la population, son habitude à traiter avec des acteurs internationaux et sa réticence à l'égard de toute contrainte imposée par l'Etat central, le renforcement du sentiment national dans cette formation sociale périphérique surprend.

Le thème du nationalisme tel qu'il est mis en exergue dans la formation du territoire régional s'entend dans le sens de l'exaltation du sentiment national, qui a pour valeur l'aspiration à l'indépendance politique et économique d'une communauté longtemps opprimée par les multiples conflits intervenus sur son territoire<sup>87</sup>. Ce nationalisme dénote à la fois une attitude de sauvegarde de la Nation (liée à la défense du territoire national)

<sup>86</sup> CLAVAL P. (1993), *op. cit.*, p. 159.

<sup>87</sup> C'est d'ailleurs le sens que donna Proudhon au terme né de la révolution, période à laquelle il se confond avec la conscience nationale révolutionnaire. REY A. (1992) : *Dictionnaire historique de la langue française*, Dictionnaires Le Robert, p. 1307.

et de revendication en rapport avec une politique d'indépendance nationale et d'identité. Il ne s'agit donc pas ici de conservatisme politique mais plutôt d'une attitude de défense patriotique dans laquelle peuvent se reconnaître les groupes disparates qui composent la communauté régionale et qui est « confortée par l'idée d'une œuvre à édifier en commun, d'un destin à assumer pour faire bénéficier son groupe de tous les avantages du progrès »<sup>88</sup>.

L'Etat pratique une communication à visée idéologique qui tend à fonder artificiellement l'identité régionale sur un passé idéalisé dans le but de renforcer l'unité de la région. La construction territoriale, qui apparaît comme le complément nécessaire à la politique d'aménagement spatial, revêt une importance qui s'explique par les risques de désagrégation de la région que comportent les mutations en cours dans la région. La croissance urbaine se nourrit davantage d'une relation avec les organisations supérieures, nationales ou internationales, qu'elle ne résulte d'une initiative autonome, appuyée sur un arrière-pays que les métropoles contribueraient à animer. Aussi les transformations en cours dans cette région, tardivement ancrée dans le territoire national et récemment investie par de nouveaux migrants, accentuent-elles les risques de fragmentation sociale, dont témoigne l'expression de tendances contradictoires dans l'identité régionale.

Confronté à la fragilité de la structure régionale dans une région de marche en cours de réorganisation, toujours susceptible de se trouver directement exposée à un éventuel conflit avec Israël<sup>89</sup>, l'Etat intervient donc activement dans la construction territoriale et s'efforce de consolider la territorialité en insufflant des sentiments patriotiques à la population. Ce n'est pas un hasard s'il use, dans cette région longtemps marquée par le conflit avec Israël, du registre du nationalisme. En désignant le patriotisme comme faisant partie des grandes heures de la région, il a choisi un thème fédérateur pour rassembler les populations disparates de la région.

La territorialité n'exprime pas seulement l'enracinement, elle traduit aussi, « sans doute, la force relative, pour les acteurs et les groupes sociaux, du cadre de fonctionnement économique, administratif ou relationnel régional par rapport à l'espace national »<sup>90</sup>. L'intervention de l'Etat dans la territorialisation de la région du canal de Suez va de pair avec sa politique d'intégration de cette marche au territoire national, et cela à un moment paradoxal où « les Etats, qui s'efforcent de gommer les différences, où les firmes, qui inter-régionalisent, voire internationalisent leurs réseaux, parlent pourtant toujours des régions comme des relais essentiels et mobilisent les acteurs régionaux et locaux »<sup>91</sup>. Les acteurs hégémoniques privilégiant l'espace des réseaux, d'aucuns annoncent l'érosion du rôle de l'Etat. Or, le mode de fonctionnement du monde en système

<sup>88</sup> *idem.*

<sup>89</sup> Ce risque persiste tant que la paix au Proche-Orient n'est pas instaurée, et cela malgré la signature d'un accord de paix séparé de l'Egypte avec l'Etat hébreu.

<sup>90</sup> NONN H. (1995) : « Région, Nations », in BAILLY (et al.) : *Les concepts de la géographie humaine*, Masson, p. 74.

<sup>91</sup> *idem.*



a pour double effet de durcir ce palier de la construction sociale et de le dépasser. Dans ce contexte, l'Etat est à la fois « le moyen d'affirmation de la souveraineté et le relais du système-monde »<sup>92</sup>. Il n'est donc pas étonnant que la relation inter-étatique et la mondialisation de l'économie internationale renforcent l'aspiration à l'Etat-Nation, à la concordance de l'identité culturelle et de l'identité politique<sup>93</sup>.

Par ailleurs, le courant qui annonce la fin du territoire comporte aussi la négation de l'idée de région. Or, comme l'énonce Milton Santos, « aucun sous-espace dans le monde n'échappe au processus conjoint de globalisation et de fragmentation, c'est-à-dire d'individualisation et de régionalisation »<sup>94</sup>.

### Dynamique économique et fragmentation socio-spatiale

La dynamique économique engendrée par l'insertion croissante des territoires au système-monde engendre des formes spécifiques de régionalisation qui sont susceptibles d'induire une certaine fragmentation sociale et spatiale à l'échelle de la région.

La planification de grands projets industrialo-portuaires entièrement dédiés au grand capital privé international et national dans la région du canal de Suez conduit à s'interroger sur les effets des investissements des multinationales dans une marche. La mise à disposition aux nouvelles formes de l'investissement étranger de portions du territoire est en effet susceptible d'engendrer la fragmentation sociale et spatiale de la région. La globalisation des firmes entraîne une « désintégration économique du local et du régional (...). Dans l'industrie comme dans le secteur commercial, on décrit des entreprises déconnectées du milieu géographique, inscrites au sein de réseaux de grande envergure, soumises à des contraintes d'échelle internationale »<sup>95</sup>. La constitution de véritables enclaves directement branchées sur les centres de décisions extérieurs induit non seulement une certaine segmentation de l'espace, mais aussi une fragmentation sociale entre le petit nombre d'acteurs locaux qui bénéficient de cette nouvelle dynamique économique et la majeure partie de la population qui s'en trouve exclue.

Réfléchir à cette fragmentation suppose de repenser les catégories de l'espace géographique et concevoir ce dernier, non plus en tant qu'aire, mais en tant que réseau, puisqu'à la contiguïté fait place le fonctionnement réticulé de l'espace<sup>96</sup>. L'émergence de la notion d'économie ou de société d'archipel<sup>97</sup>, traduit l'importance, pour des sites précis, du branchement sur les circuits, les réseaux supranationaux et rend compte de l'instauration d'un ordre discontinu, mais non dépourvu de logique. La coexistence des

<sup>92</sup> DURAND M.-F., LEVY J., RETAILLE D. (1992) : *Le monde : espaces et systèmes*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques/Daloz, p. 149.

<sup>93</sup> *idem*.

<sup>94</sup> SANTOS M. (1997) : *La nature de l'espace*, L'Harmattan, p. 174.

<sup>95</sup> DI MEO G. (1998), *op. cit.*, p. 199.

<sup>96</sup> DURAND M.-F., LEVY J., RETAILLE D. (1992), *op. cit.*

<sup>97</sup> VELTZ P. (1996) : *Mondialisation, Villes et Territoires*, PUF, 262 p. et VIARD J. (1994) : *La société d'archipel, ou les territoires du village global*, Editions de l'Aube, 126 p.

deux catégories de l'espace - aires et réseaux - produit deux formes de segmentation. Milton Santos<sup>98</sup> distingue ainsi les « horizontalités », extensions continues, formées de points qui s'agrègent sans discontinuités - comme dans la définition traditionnelle de la région -, des « verticalités », formées de points dans l'espace qui, séparés les uns des autres mais non isolés, assurent le fonctionnement global de la société. Dans « l'actuel réseau technique mondialisé qui est l'instrument de la production, de la circulation et de l'information mondialisés », ces points éloignés sont unis en une même logique productive par des processus globaux<sup>99</sup>.

Dans la région du canal, on peut s'interroger sur les relations et la complémentarité qui existent entre les lieux intégrés à l'économie mondialisée et leur support régional, alors que les relations « horizontales » entre les lieux, à l'échelle locale et régionale, passent au second plan.

La création d'enclaves directement branchées sur le système-monde traduit l'émergence de nouvelles formes de ségrégation dans la production de l'espace régional, lequel est de moins en moins un phénomène endogène. En effet, ces « exclaves », pour reprendre le terme d'Hervé Théry<sup>100</sup>, sont financées par le capital international et sont directement reliées aux centres extérieurs. On peut ainsi parler de fragmentation spatiale entre les lieux consacrés au capital international et la région support. En outre, les parties de l'espace régional qui ne bénéficient pas de ces nouvelles infrastructures subissent une relative dévalorisation (du moins dans leur attractivité et leur dynamique), ce qui a des conséquences sur la dynamique régionale dans son ensemble.

La notion de fragmentation spatiale, qui est plus particulièrement utilisée à l'échelle de la ville, est également valide à d'autres degrés de l'échelle spatiale, et notamment à l'échelle régionale. Appliquée à la forme de la ville, elle est souvent liée à la modernité : les coupures et frontières internes introduites par les infrastructures et les équipements divers, le zonage et la spécialisation issues du fonctionnalisme de l'urbanisme sont « désignées comme génératrices de fragmentation de la ville traditionnelle »<sup>101</sup>, par comparaison avec le modèle de la ville unitaire et structurée. La mobilité largement répandue, le caractère opportuniste des localisations, la multipolarisation et le processus de réticulation produisent de la mosaïque, de la discontinuité, de la juxtaposition d'unités urbanisées<sup>102</sup>. L'analyse de la fragmentation comme juxtaposition a son corollaire à l'échelle régionale, où la fragmentation résulte, là aussi, de coupures, du zonage et de la spécialisation en unités distinctes qui rompt l'unité supposée d'une région « organique », née d'une polarisation progressive et de la maturation du temps. Là aussi, la

<sup>98</sup> SANTOS M. (1997), *op. cit.*, pp. 200-201.

<sup>99</sup> *ibidem*, p. 239.

<sup>100</sup> BRUNET R., FERRAS R., THERY H. (1993) : *Les Mots de la Géographie, Dictionnaire critique*, Reclus/La Documentation Française, p. 203.

<sup>101</sup> NAVEZ-BOUCHANINE F. (ss. dir.) (2002) : *La fragmentation en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?*, L'Harmattan, p. 57.

<sup>102</sup> *ibidem*, p. 59.



fragmentation suggère l'isolement et l'autonomie poussée jusqu'à l'autarcie qui empêchent la cohérence d'ensemble.

Cette notion de fragmentation, valide à diverses échelles, ne traduit rien moins que la différenciation de l'espace. Alain Reynaud<sup>103</sup> s'y est intéressé en identifiant un certain nombre de catégories spatiales (centre, périphéries, isolats, associés, enclaves...), juxtaposées les unes aux autres. Le concept de classes socio-spatiales - qui désigne tout groupe social défini par une appartenance spatiale - lui a permis de « prendre en compte simultanément (...) tous les degrés de l'échelle spatiale, depuis le quartier urbain jusqu'au monde en passant par la ville, les rapports ville-campagne, le "pays", la région, la nation, le grand espace », mais aussi « d'inciter à mettre l'accent sur les liens entre classes socio-spatiales »<sup>104</sup>. Généralement dissymétriques, ces relations entraînent la domination plus ou moins marquée d'une classe socio-spatiale sur une autre. La segmentation de l'espace témoigne en ce sens d'une fragmentation sociale.

Si les distances et déconnexions générées par l'implantation d'infrastructures destinées au service de l'économie mondiale agissent sur le social autant que les frontières ou barrières physiques créées<sup>105</sup>, la logique de projet - dans laquelle sont réalisés, en concession, les zones industrielles et de services pour répondre à la demande d'internationalisation - favorise, elle aussi, la fragmentation sociale. L'aire du projet fonctionne en effet comme un support des stratégies d'accès à des ressources externes qui sont d'autant plus convoitées que les opportunités locales d'accès aux revenus sont rares<sup>106</sup>. Ces stratégies aboutissent à accroître l'influence de certains acteurs internationaux ou nationaux déjà bien placés et, dans le même temps, à réduire la « prise » que les acteurs locaux - qui sont généralement moins puissants dans les espaces périphériques - peuvent avoir sur leur région.

Cependant, comme le rappelle M. Santos, « globalisation et localisation, globalisation et fragmentation sont les termes d'une dialectique qui se refait sans cesse »<sup>107</sup>. Aussi l'accentuation des relations « verticales » entre les enclaves intégrées au système-monde ne sonne-t-elle pas inéluctablement la fin du territoire et de la région. En effet, « la proximité des partenaires économiques de tous ordres continue à jouer un rôle essentiel dans les process de production »<sup>108</sup>. Pierre Veltz<sup>109</sup> insiste ainsi sur la mise en place de relations horizontales entre partenaires qui échappent à la hiérarchie et qu'il considère comme la principale mutation du procès industriel. Dès lors, c'est le territoire « en tant qu'entité sociale et culturelle, construite sur le principe de la co-présence des

<sup>103</sup> REYNAUD A. (1981) : *Société, espace et justice*, Presses Universitaires de France, 263 p.

<sup>104</sup> *ibidem*, p. 11.

<sup>105</sup> NAVEZ-BOUCHANINE F. (2002), *op. cit.*, p. 57.

<sup>106</sup> LEBRIS E. : « Ville fragmentées d'Afrique : les espaces du "refoulé politique" », in NAVEZ-BOUCHANINE F. (2002), *op. cit.*, p. 300.

<sup>107</sup> SANTOS M. (1997), *op. cit.*, p. 223.

<sup>108</sup> DI MEO G. (1998), *op. cit.*, pp. 200-201.

<sup>109</sup> VELTZ P. (1996), *op. cit.*

acteurs », qui contribue à l'émergence de nouveaux systèmes industriels localisés. En outre, si l'on en croit M. Santos, « les nouvelles formes d'accumulation, qui tendent à exacerber la dissociation des différents processus et qui font de l'espace un champ d'actions multiples (...) vont de pair avec un approfondissement de la relation de chacun avec le système du monde »<sup>110</sup>.

L'observation des processus en cours dans la région du canal de Suez nous pousse à préciser cependant que si la mondialisation a pour effet une certaine fragmentation sociale et spatiale, toute la construction de la région du canal au cours de la seconde partie du XIX<sup>e</sup> siècle résulte d'une problématique similaire dans une phase antérieure de l'internationalisation de l'économie. La tendance à la fragmentation que l'on observe aujourd'hui était inscrite dès l'origine dans l'organisation régionale, constituée de pôles indépendants de leurs arrière-pays, eux-mêmes dissociés du territoire régional et national. Cette tendance et ses conséquences socio-spatiales se sont manifestées très tôt, aussi bien à l'échelle régionale qu'à l'échelle urbaine où elle s'est traduite de façon exacerbée par une ségrégation socio-spatiale très marquée.

Alors que la région du canal de Suez est engagée depuis plus de deux décennies dans un processus d'intégration qui vise à réduire les coupures introduites par l'infrastructure du canal maritime - véritable frontière dans cette région de marche - et l'économie qu'il a générée, la réalisation de nouvelles enclaves destinées aux capitaux extérieurs donne une nouvelle dimension à la fragmentation sociale et spatiale qui est au cœur de la fondation de la région et de ses villes. La désintégration économique introduite par la globalisation des firmes et la dissociation du territoire régional des nouveaux espaces qui les accueillent comportent en effet le risque d'accentuer le morcellement d'une région en cours de « cicatrisation ».

Mais ici comme ailleurs, face à « l'intrusion du global », l'Etat n'a d'autre choix que celui de réorganiser l'espace régional, devenu « le support et la condition indispensables des relations globales »<sup>111</sup>, selon des critères d'efficacité technique (équipements, infrastructures, accessibilité) et organisationnelle (législation spéciale, main-d'œuvre). L'Etat favorise ainsi la productivité des lieux qu'il offre au capital international en quête de compétitivité. Il privilégie ainsi ce que Milton Santos nomme les « relations verticales » entre les lieux, même si la fragmentation spatiale qui en résulte accentue les coupures que l'objectif de la politique d'aménagement régional vise à résorber.

Cette contradiction montre bien que le rôle de l'Etat se trouve modifié, comme celui de chaque acteur, par les nouvelles formes de l'intégration mondiale et de la régionalisation de l'économie : un jeu de pouvoir s'établit entre Etats, grandes firmes, instances supranationales et sociétés territorialisées. Dans la région du canal, on observe que plus l'Etat lâche sur une instance, plus il resserre son emprise sur une autre. En effet

<sup>110</sup> SANTOS M. (1997), *op. cit.*, p. 223.

<sup>111</sup> *ibidem*, p. 174.



si, d'une part, il soutient l'implantation d'enclaves au service de l'économie mondiale et bénéficiant à certaines catégories d'acteurs privés, de l'autre, il renforce sa prise à la fois sur ces acteurs - par le contrôle qu'il exerce, en définitive, sur leur activité - et sur la structure régionale - au moyen de sa politique d'intégration régionale. Il s'efforce ainsi de limiter le risque de fragmentation de l'espace régional en annonçant la planification d'hypothétiques villes nouvelles au service des nouveaux pôles de développement, et surtout, en limitant la marge de liberté des acteurs privés nationaux qui participent au développement des sous-espaces ayant reçu les modernisations actuelles.

### **Renforcement des pôles et cohésion régionale : problème des articulations dans les régions périphériques**

L'orientation de certaines portions du territoire vers des activités consacrées au service de l'économie mondiale et contrôlées par des capitaux extérieurs entre dans le cadre d'une politique de pôles de développement, ce qui soulève un problème essentiel, celui de l'articulation des pôles à l'espace régional. Si, comme le note Alain Reynaud, « au XX<sup>e</sup> siècle, les régions ont habituellement de fortes liaisons avec des centres régionaux et / ou internationaux », « le danger qui guette la région est celui d'une désarticulation, les liens intrarégionaux s'affaiblissant dangereusement au profit des liens extrarégionaux »<sup>112</sup>. Malgré l'existence de liens externes, les liens internes doivent en effet être suffisamment intenses pour que la région conserve une réalité. Or, le développement des premiers s'effectue parfois au détriment des seconds.

Dans les régions périphériques, cette question prend un tour particulier. La région du canal de Suez illustre les ambiguïtés d'une région qui, à l'échelle nationale, est en situation de périphérie et dans laquelle se renforcent à la fois le polycentrisme et les disparités intrarégionales.

A partir des années 1970, l'urbanisation est très rapide et la différenciation des sous-ensembles se précise, avec la colonisation de nouvelles terres entre le Delta et les trois villes du canal. L'axe Est-Ouest qui relie la région au Delta s'affirme lors de la construction du canal de la Paix dans les années 1990, au détriment des anciennes solidarités longitudinales entre les trois villes du canal. Le développement rural, en quelque sorte « arraché » au contrôle des villes de la région et intégré à l'échelle nationale, conduit à la formation d'associats, au sein desquels, comme le décrit A. Reynaud, les classes socio-spatiales sont au service quasi-exclusif du centre - en l'occurrence du Caire - dont elles dépendent étroitement bien qu'en étant relativement éloignées. L'intégration à longue distance des campagnes comporte des risques de désarticulation de la région qui sont d'autant plus forts que le phénomène ne s'arrête pas aux campagnes.

<sup>112</sup> REYNAUD A. (1981), *op. cit.*, p. 174.

En effet, l'Etat a fait le choix de favoriser l'émergence de pôles de croissance dans cette périphérie en escomptant des retombées alentour. Si la localisation de ces pôles en périphérie des grandes villes lui permet, dans le même temps, d'aider les « points forts » de la région, leur ancrage dans des réseaux à petite échelle ne favorise pas leur intégration dans l'environnement régional (seul un relais émerge, al-Qantara). Ainsi le développement économique de deux des trois grandes villes de la région repose-t-il, pour Suez, sur une industrie pétrochimique largement contrôlée par le centre national, et, pour Port Saïd, sur un développement commercial lié à une zone franche et dépendant de relations directes avec l'économie mondiale. Dans les deux cas, ce dynamisme échappe en partie au territoire dans lequel il s'inscrit et les nouveaux espaces industriels et de services entièrement contrôlés par le capital privé national et international, aménagés à la fin des années 1990, accentuent la dissociation de ces pôles de leur support régional.

En effet, ces équipements industrialo-portuaires, conçus comme des « branchements » sur les circuits des échanges et de l'économie internationale, l'emportent de loin sur l'aménagement d'articulations et de connexions dans l'espace régional. Leur raccordement aux infrastructures nationales vise à articuler les échelles nationale et internationale, ce qui peut se réaliser au détriment de la cohésion interne de la région. Ainsi, l'autoroute internationale Maroc-Turquie qui réduit l'effet de coupure du canal de Suez en offrant une nouvelle connexion entre ses deux rives grâce à un nouveau pont, pourrait renforcer le rôle de carrefour d'al-Qantara et, en conséquence, réduire celui de la ville centrale de la région, Ismaïlia. En outre, les projets d'aménagement qui prévoient l'extension de cette ville au-delà du canal (développement agricole, vallée de la Technologie) ne seront pas non plus directement reliés à celle-ci.

Non seulement les nouveaux équipements ne règlent pas les problèmes générés par la fragmentation de l'espace régional, mais ils peuvent même les accentuer, en y surajoutant de nouveaux fragments eux aussi dissociés de la structure régionale. A l'échelle locale, la confrontation d'échelles en certains sites se traduit par des ruptures (introduites par les infrastructures physiques et les zones industrielles clôturées) et par des désarticulations entre les sous-espaces branchés sur les échanges internationaux ou raccordés au centre national et l'ensemble régional.

Par ailleurs, les signes de renouveau économique ne doivent pas masquer le contexte particulier dans lequel il s'opère. C'est essentiellement l'Etat qui territorialise sa périphérie intégrée, ce qui traduit finalement l'affermissement du pouvoir de décision et de l'hégémonie financière du centre - classe socio-spatiale qui se confond, en Egypte, avec le pouvoir central étatique qui a organisé l'essor du secteur privé national en s'assurant des connexions avec ses représentants les plus puissants. Si, dans une certaine mesure, le centre réoriente vers la périphérie une partie de son dynamisme, ce faisant, il renforce son influence sur la périphérie intégrée. Le centre national fait ainsi en sorte d'affermir son contrôle sur cette région de marche. Bien qu'elle soit « livrée » aux capitaux internationaux, le raccordement étroit et sous toutes ses formes de cette périphérie-tampon au centre national correspond à une volonté de « tenir » cet espace de protection



proche de la frontière israélienne - donc nécessaire à la sécurité du pays - et d'y contrer les forces centrifuges.

La question du pouvoir est indissociable de la construction territoriale : contrôler la périphérie suppose aussi d'assurer la cohésion du territoire régional entre les différentes sous-parties du tout que forme la région. L'affirmation d'un ensemble territorial par rapport aux espaces extérieurs suppose que les interdépendances entre les éléments constitutifs de la région soient assez fortes. Il est donc essentiel que les pôles (ou foyers) de développement, qui sont insérés à de vastes réseaux, aient aussi des effets d'entraînement sur leur environnement. Or, l'existence des réseaux engendre une division territoriale du travail qui attribue à quelques acteurs - ceux qui décident de l'implantation dans les arêtes de ces réseaux - un rôle privilégié dans l'organisation de l'espace. Et l'on peut assister ainsi à une déconnexion croissante entre les dynamiques économiques des villes qui abritent les lieux qui composent les nœuds de ces réseaux et leurs arrière-pays<sup>113</sup>.

Comme les réseaux ont une réalité globale et locale, il est tentant d'opposer une société locale à une société nationale ou mondiale. Or, comme le précise Milton Santos, « la dialectique du territoire s'affirme (...) dans le contrôle local de la partie technique de la production et le contrôle à distance de la partie politique de la production »<sup>114</sup>. La partie technique de la production permet ainsi « aux villes locales ou régionales d'exercer un certain commandement sur le territoire qui les entoure et où se réalise le travail auquel elles président »<sup>115</sup>.

Si Milton Santos voit dans le résultat de cette dialectique un approfondissement du processus d'aliénation des espaces et des hommes, on peut aussi mettre l'accent sur les manifestations locales ou régionales des réseaux et l'insertion de certains de leurs fragments dans le milieu local « où ils se dissolvent pratiquement dans le travail collectif qui implique la solidarité de différents acteurs ». Dans ces espaces de l'horizontalité, un « ordre spatial est recréé constamment pour répondre aux exigences extérieures, tout en poursuivant sans cesse une logique interne, c'est-à-dire un sens surgi du local, qui lui soit propre. C'est ainsi que s'affrontent la loi du monde et la loi du lieu »<sup>116</sup>. L'articulation entre les différents sous-ensembles régionaux dépendra, dans la région du canal de Suez, de la capacité des acteurs locaux à trouver une place qui leur permette de s'intégrer comme un relais indispensable entre les échelles internationale et nationale au sein du nouveau système en gestation.

---

<sup>113</sup> SANTOS M. (1997), *op. cit.*, pp. 191-192.

<sup>114</sup> *ibidem*, p. 193.

<sup>115</sup> *idem*.

<sup>116</sup> *ibidem*, p. 239.





## Bibliographie

La bibliographie est organisée en sept sous-parties :

- I. Ouvrages, articles de revues et d'extraits d'ouvrages
- II. Communications, thèses, mémoires et articles non publiés, conférences
- III. Documents d'aménagement, documents officiels, rapports d'institutions nationales ou internationales
- IV. Sources statistiques
- V. Archives
- VI. Presse et médias
- VII. Sources cartographiques

### I. Ouvrages, articles de revues et d'extraits d'ouvrages

- ABDEL HAI S. (1981) : « Planning consultancy in the developing world », in *Third World Planning Review*, vol.3, n°2, May.
- ABDEL-MALEK A. (1962) : *Egypte, société militaire*, Le Seuil, Paris, 366 p.
- ABDEL-MALEK A. (1969) : *Idéologie et renaissance nationale : l'Égypte moderne*, Paris, Anthropos, 575 p.
- AMIN S. (1973) : *Le développement inégal*, Paris, Editions de Minuit, 365 p.
- AMIN S., BEN HAMMOUDA H., FOUNOU-TCHUIGOUA B. (1995) : *Afrique et Monde-Arabe : échec de l'insertion internationale*, Forum du Tiers-Monde, Sommet social des Nations-Unies, Paris, L'Harmattan, 186 p.
- ATLAM B. (1996) : « Les partis politiques arabes et le passage à l'économie de marché », in *Age libéral et néo-libéralisme*, IV<sup>e</sup> Rencontres franco-égyptiennes de Sciences Politiques, CEDEJ, Les dossiers du CEDEJ, Le Caire, pp. 175-196.
- AURIAC F. et BRUNET R. (coord.) (1986) : *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fayard/Fondation Diderot, 343 p.
- AYEB H. (1990) : « Infrastructures et réseaux hydrauliques : une nouvelle carte de l'Égypte », *Egypte/Monde Arabe* n°1, 1<sup>er</sup> trim., Le Caire, pp. 11-23.
- AYEB H. (1998) : « L'eau et les politiques d'aménagement du territoire en Égypte », *Maghreb Machrek*, n°162, octobre - décembre, La Documentation Française, pp. 69-83.
- BAILLY A. (1986) : « Espaces et représentations mentales », in AURIAC F., BRUNET R. : *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fayard/Fondation Diderot, pp. 161-170.
- BAILLY A. et al. (1995) : *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Masson, 263 p.
- BAILLY A., BAUMONT C., HURIOT J.-M., SALLEZ A. (1995) : *Représenter la ville*, Paris, Economica Géo-poche, 112 p.
- BAILLY A., BEGUIN H. (1993) : *Introduction à la géographie humaine*, Paris, Masson Géographie, 192 p.
- BAILLY A., GUESNIER B., PAELINCK J.H.P., SALLEZ A. (1995) : *Stratégies spatiales*, Paris, Reclus, coll. Alidade, La Documentation Française, 216 p.
- BARBIER J.-P. et VERON J.-B. (1991) : *Les zones franches industrielles d'exportation*, Paris, Karthala, 166 p.
- BATOU J. (1991) : « L'Égypte de Muhammad-'Ali, pouvoir politique et développement économique », *Annales ESC*, n°2, mars-avril, pp.401-428
- BEAUMONT C. et HURIOT J.-M. (1996) : « La ville et ses représentations formelles », in DERYCKE P.-H., HURIOT J.-M., PUMAIN D. : *Penser la ville. Théories et concepts*, Paris, Economica Anthropos, pp. 7-51.
- BENKO G. (ss. dir) (1990) : *La Dynamique spatiale de l'économie contemporaine*, La Garenne-Colombes, Editions de l'Espace Européen, 396 p.
- BENKO G., LIPIETZ A. (1992) : « Le nouveau débat régional : positions », in *Les régions qui gagnent*, Paris, PUF-Economie en Liberté, pp. 13-32.

- BENKO G., LIPIETZ A. (2000) : *La richesse des nations*, Paris, PUF-Economie en Liberté, 564 p.
- BERGERON R. (1999) : « Croissance des flux de conteneurs et avènement d'un mégaport : Gioia Tauro en Calabre », *L'information géographique*, n° 3, pp. 99-111.
- BERNARDIE -TAHIR N. (2000) : « Du port des galères au hub : l'évolution des fonctions portuaires de Malte à la croisée de nouvelles routes maritimes méditerranéennes », *Annales de géographie*, n° 616, pp. 597-612.
- BERQUE J. (1967) : *L'Égypte : Impérialisme et Révolution*, Paris, Gallimard, 746 p.
- BERRIANE M., HOPFINGER H. (1999) : *Nador, petite ville parmi les grandes*, URBAMA, Tours, coll. Villes du Monde Arabe n°4, 219 p.
- BESHARA A. (1981) : « Planning new development regions in Egypt : Settlement planning related to economic development », *Third World Planning Review*, Vol.3, n°2, mai, pp. 235-249.
- BIAGIOTTI I., QUANTIN M. (2001) : « Les bailleurs de fonds, la conditionnalité et la promotion de la gouvernance en Afrique », in WINTER G. (ss. dir.) : *Inégalités et politiques publiques en Afrique*, Paris, Karthala-IRD, pp. 325-345.
- BISSON J., SIGNOLES P. (1985) : « Nations et régions : vers une nouvelle structuration de l'espace au Maghreb », in TROIN J.-F. : *Le Maghreb, hommes et espaces*, Paris, Colin, pp. 292-332.
- BLIN L. (1992) : « Le programme de stabilisation et d'ajustement structurel de l'économie égyptienne », *Egypte Monde Arabe*, n°9, pp. 13-46.
- BLIN L. (1995) : « Les hydrocarbures du Golfe et les perspectives énergéico-industrielles d'un Proche-Orient en paix », in BLIN L., FARGUES P. : *L'économie de la paix au Proche-Orient*, Tome 1 : *Stratégies*, Maisonneuve et Larose/CEDEJ, pp. 221-234.
- BLUNT A. (1982) : « Ismailia sites and services and upgrading projects : a preliminary evaluation », *Habitat international*, vol.6, n°5-6, pp.587-597.
- BONIN H. (1994) : « Suez, l'épopée du canal », *Méditerranée*, n°1, pp.114-119.
- BONIN H. (1987) : *Suez : du canal à la finance*, Paris, Economica, 674 p.
- BOURGET A. (1982) : « L'industrie dans l'Orient arabe », *Industrialisation et changements sociaux dans l'Orient Arabe*, Beyrouth, CERMOC, 1982, pp.15-23
- BOUTROS GHALI B. (1958) : *Le canal de Suez 1854-1957*, Ed. Y. Chlala, Alexandrie, Société égyptienne de Droit International, 212 p.
- BRAUDEL F. (1979) : *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*, Tome 3 : *Le Temps du Monde*, Paris, Armand Colin, 922 p.
- BRAUDEL F. (1985) : *La Méditerranée, l'espace et l'histoire*, Paris, Champs Flammarion, 223 p.
- BROWN D. S. (1981) : « Egypt and the United States : collaborators in economic development », *The Middle East Journal*, vol. 36 n°1.
- BROWN L. C. (1991) : « Bâtir sur du sable ? La politique américaine au Moyen Orient 1945-1991 », in *Maghreb-Machrek*, n°132 avril-juin, pp.3-13
- BRUNEL S. (1995) : *Le Sud dans la nouvelle économie mondiale*, Paris, PUF, 406 p.
- BRUNET R. (1986) : « L'espace, règles du jeu » in AURIACF., BRUNET R. : *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fayard/Fondation Diderot, 343 p.
- BRUNET R., DOLLFUS O. (1990) : *Géographie Universelle, t.1 : Mondes nouveaux*, Paris, Reclus/La Documentation Française, 550 p.
- BRUNET R., FERRAS R., THERY H. (1993) : *Les Mots de la Géographie, Dictionnaire critique*, Paris, Reclus/La Documentation Française, 518 p.
- BRUNET R., MILELLI C. (1986) : *Atlas mondial des zones franches et des paradis fiscaux*, Paris, Fayard/Reclus, 80 p.
- BURGAUD J.-M. (1993) : « Les zones franches industrielles dans le monde », *Problèmes Economiques*, n°2.355, 22/12, p.16-22.
- CAMPBELL B. (2001) : « The rules of the game ou la production de nouveaux cadres normatifs », in WINTER G. (ss. dir.) : *Inégalités et politiques publiques en Afrique*, Paris, Karthala-IRD, pp. 302-323.
- CARRERE D'ENCAUSSE H. (1988) : « L'URSS au Moyen-Orient : 1955-1987 », *Maghreb-Machrek*, n°132.
- CATTAUI J. (1926) : *L'Égypte : vie économique et sociale*, Le Caire, Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez, 456 p.



- CATTAUI J. (1935) : *Le Khédive Ismaïl et la dette de l'Égypte*, Le Caire, Imprimerie Misr, 209 p.
- CHALINE C. (1989) : *Urbanisme et développement : évaluation de quatre schémas directeurs métropolitains : Ankara, Le Caire, Rabat, Tunis*, Paris, SEDES, 167 p.
- CHALINE C. (1994) : *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, l'Harmattan, 299 p.
- CHARLES-ROUX J. (1901) : *L'isthme et le canal de Suez. Historique, Etat actuel*, 2 tomes, Paris, Hachette, 516 p. et 550 p.
- CHARLIER J. (1988) : « L'évolution récente du trafic du canal de Suez », *L'information géographique*, 52 n°4, pp.149-156.
- CHATELUS M. (1995) : « Une économie du Moyen-Orient de l'après conflit ? Obstacles et perspectives pour une approche régionale », in BLIN L., FARGUES P. : *L'économie de la paix au Proche-Orient*, tome 1 : Stratégies, Maisonneuve et Larose/CEDEJ, pp. 77-95.
- CHEVALIER M. (1832) : *Religion saint-simonienne. Politique industrielle. Système de la Méditerranée*, Le Globe, Paris, 57 p.
- CHOAY F. (1965) : *L'urbanisme, utopies et réalité*, Paris, Points Seuil, 445 p.
- CLAVAL P. (1977) : *La nouvelle géographie*, Paris, PUF, 126 p.
- CLAVAL P. (1981) : *La logique des villes*, Paris, Litec, 633 p.
- CLAVAL P. (1991) : « Quelques variations sur le thème : Etat, contrôle, territoire », in THERY H. (ss. dir.) : *L'Etat et les stratégies du territoire*, Paris, CNRS, coll. Mémoires et Documents de Géographie, pp. 11-24.
- CLAVAL P. (1993) : *Initiation à la géographie régionale*, Paris, Nathan, 288 p.
- Collectif (1978) : « Foyers industriels nouveaux en Amérique Latine, Afrique Noire et Asie », *Travaux et Mémoires de l'Institut des Hautes Etudes de l'Amérique Latine*, n°31, Paris, Université Paris III, 197 p.
- Collectif (1987) : *Les villes nouvelles en Égypte*, Le Caire, CEDEJ, dossier n°2, 253 p
- Collectif (1995) : « Géographies de l'Égypte », *Égypte Monde-Arabe*, n°22-23, 2e et 3e trimestre, Le Caire, CEDEJ, 267 et 326 p.
- Collectif (1996) : « Mutations, espace, société », *Égypte Monde-Arabe*, n°26, 2e trimestre, Le Caire, CEDEJ, 256p.
- Collectif (n.d.) : *The Suez Canal : Facts and Documents*, Select n°5, Cairo, Ed. Selected Studies, 249 p.
- COLLETIS G., GILLY J.-P., PECQUEUR B., PERRAT J., ZIMMERMAN J.-B. (1997) : « Firmes et territoires : entre nomadisme et ancrage », *Espaces et Sociétés*, n-88/89, pp.115-138.
- COUSSY J. (1994) : « Les ruses de l'Etat minimum », in BAYARD J.-F. (ss. dir.) : *La réinvention du capitalisme, les trajectoires du politique I*, Paris, Karthala, pp. 227-248.
- COUSSY J. (2001) : « Greffe de normes étrangères et pénétration de l'économie globale dans les sociétés africaines », in WINTER G. (ss. dir.) : *Inégalités et politiques publiques en Afrique*, Paris, Karthala-IRD, pp. 279-299.
- CREDAL (1984) : *L'Etat aménageur en Amérique Latine*, Travaux et Mémoires de l'Institut des Hautes Etudes de l'Amérique Latine, n° 35, 184 p.
- CROZIER M., FRIEDBERG E. (1977) : *L'acteur et le système*, Paris, Points Seuil, 500 p.
- DAVID J.-C. (1988) : « Production et occupation de l'espace urbain à Alep », *Annales de la recherche urbaine*, n°37, Décembre 87-février 88, pp.85-93
- DAVIDSON F. (1981) : « Ismailia, from masterplan to implementation », *Third World Planning Review*, Vol. 3, n° 2, May, pp. 161-178.
- DAWISHA K. (1979) : « Outcomes and consequences », in *Soviet foreign policy towards Egypt*, London, The Macmillan Press LTD, 271 p.
- DE ROO P., LABORIE J.-P., LANGUMIER J.-F., (1985) : *La politique française d'aménagement du territoire de 1950 à 1985*, Paris, La Documentation Française, 176 p.
- DEBOULET A. (2000) : « Apprendre à faire la ville. Les compétences des citoyens à l'épreuve de la restructuration urbaine (Ismailiya, Égypte) », in BERRY-CHIKHAOUI I., DEBOULET A. : Les compétences des citoyens dans le Monde arabe, IRMC/Karthala/URBAMA, pp. 313-340.
- DEMAZZERE C., ROGRIGUEZ A. (1998) : « Le grand projet emblématique, réponse des métropoles à la globalisation. Le cas de Bilbao », *Espaces et Sociétés*, n°95, 4-1998, pp. 147-160.
- DENIS E. et MORICONI-EBRARD F. (1997) : « L'industrie égyptienne entre dirigisme et libéralisme », *Méditerranée*, n°3-4, pp. 109-120.

- DENIS E., MORICONI-EBRARD F. (1995) : « Dynamiques spatiales de la population égyptienne : les nouvelles tendances », *Méditerranée*, n°1.2, pp. 91-99.
- DERIENNIC J.-P. (1983) : *Le Moyen-Orient au XXe siècle*, Paris, A. Colin, 304 p.
- DERYCKE P.-H., HURIOT J.-M., PUMAIN D. : *Penser la ville. Théories et Modèles*, Paris, Economica-Anthropos, coll. Villes, 335 p.
- DESSOUKI H. (1982) : *Suez Canal : changing world 1956-2000*, London, Heinemann, 148 p.
- DI MEO G. (1991) : *L'Homme, la Société, l'Espace*, Paris, Economica/Anthropos, 319 p.
- DI MEO G. (1995) : « Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle », *Espaces et Sociétés*, n°78, pp. 15-33.
- DI MEO G. (1998) : *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan, 320 p.
- DI MEO G. (2001) : *La géographie en fêtes*, Gap/Paris, Ophrys, 270 p.
- DIEUDONNE P. (1994) : *Villes reconstruites, du dessin au destin*, 2 vol. Paris, L'Harmattan, 382 p. et 384 p.
- DOLLFUS O. (1990) : « Le système Monde », in DOLLFUS O., BRUNET R. : *Mondes Nouveaux*, Géographie Universelle t. 1, Paris, Hachette/Reclus, 551 p.
- DOLLFUS O., GRATALOUP C., LEVY J. (1998) : « Trois ou quatre choses que la mondialisation dit à la géographie », *Cahiers du GEMDEV : regards croisés sur la mondialisation*, n° 26, juin, pp. 109-123.
- DROSSO F. (1988) : « Le Caire : décalages entre la loi et les pratiques urbaines », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°38, pp. 80-85.
- DROZ-VINCENT P. (1999) : « Le militaire et le politique en Egypte », *Monde Arabe Maghreb Machreq*, n°165, juillet-septembre, pp. 16-35.
- DURAND M.-F., LEVY J., RETAILLE D. (1992) : *Le monde : espaces et systèmes*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques/Dalloz, 565 p.
- DURAND-DASTES F., MUTIN G. (1995) : *Afrique du Nord, Moyen Orient, Monde Indien. Géographie universelle*, Belin/Reclus, 480 p.
- DUVIGNEAU J., LAVERGNE M. (1995) : « Monde Arabe. Le retour du local », *Peuples Méditerranéens*, n°72-73, juillet-décembre, pp. 5-30.
- EDWARDS A., WELLBANK M. (1981) : « Port Said : Planning for reconstruction and development », *Third World Planning Review*, vol.3, n°2, pp.143-160.
- EL KADI G. (1984) : « Le désengagement de l'Etat dans la ville égyptienne », *Villes en parallèle*, n°8, pp. 9-36.
- EL KADI G. (1990) : « Nouvelles tendances de l'urbanisation en Egypte : ruptures ou continuités ? », in *Egypte/Monde-Arabe*, n°1, 1er trimestre, Le Caire, CEDEJ, pp. 25-45.
- EL KADI G. (1990) : « Trente ans de planification urbaine au Caire », *Revue Tiers-Monde*, t.XXXI, n°21 janvier-mars, pp.185-207.
- EL KADI G. (coord.) (1995) : « Aménagement régional et aménagement urbain en Egypte », *Les Cahiers d'Urbama*, n°10, 137 p.
- EL KADI G., BRUYAS F. (1995) : « Le devenir d'une ville de la Méditerranée : Port Saïd, de la mondialisation à la régionalisation », *Cahiers de la Méditerranée*, n°51, pp. 21-43.
- FAGGI P., BICCIATO F., FATHY B., SORANZO S. (1986) : « De la terre pour les paysans aux aliments pour les citoyens, le projet "Nouvelle Vallée" dans l'évolution socio-politique de l'Egypte », *Cahiers géographiques de Rouen*, n°26, pp. 71-82.
- FAHMY K. M. (1988) : « Legislating infitah : investment, currency, and foreign trade laws », *Cairo papers in social science*, Vol.11, Monograph 3, Fall, 112 p.
- FANCHETTE S. (1997) : *Le delta du Nil : densités de population et urbanisation des campagnes*, Fascicule de recherches n°32, URBAMA, Tours, 389 p.
- FAWZI S. (1993) : « L'économie égyptienne et les firmes multinationales », in BLIN L. (ss. dir.) : *L'économie égyptienne : libéralisation et insertion dans le marché mondial*, Paris, L'Harmattan, pp. 167-171.
- FERRAS R. (1995) : « La géographie régionale », in BAILLY A. et al. : *Les Concepts de la géographie humaine*, Paris, Masson, pp. 191-201.
- FERRO M. (1987) : *Suez, naissance d'un tiers-monde*, Paris, Complexe, 153 p.



- FISCHER A. (1990) : « Contribution à l'étude des nouvelles relations de l'entreprise industrielle à l'espace géographique », in BENKO G. (ss. dir) (1990) : *La Dynamique spatiale de l'économie contemporaine*, La Garenne-Colombes, Editions de l'Espace Européen, 396 p.
- FISCHER A. (1994) : *Industrie et espace géographique*, Paris, Masson, 137 p.
- FISSETTE J. (1997) : « Les infrastructures réinventées : les technologies de gouvernement de la Banque Mondiale », in GARIEPY M. et PARIE. M. (ss. dir) : *Ces réseaux qui nous gouvernent*, Paris, L'Harmattan, pp. 193-216.
- FOUAD M. (1984) : « Planning for development in Egypt », *Habitat International*, vol.7 n°3/4, Lyon, pp.185-197.
- FOUCHER M. (1991) : *Fronts et frontières, un tour du monde géopolitique*, Paris, Fayard, 691p.
- FREMONT A. (1976) : *La région, espace vécu*, Paris, PUF, 223 p.
- FREMONT A. (1996) : « L'espace maritime et marchand : pour une problématique », *L'Espace Géographique*, n°3, pp. 203-213.
- FREMONT A. (1998) : *La french line face à la mondialisation de l'espace maritime*, Paris, Anthropos, 197 p.
- GALLAIS J. (1967) : *Le delta intérieur du Niger, étude de géographie régionale*, Mémoires de l'IFAN, 2 vol., Dakar, 361-625 p.
- GENET B. (1999) : « Conteneurs et nouvelle géographie portuaire », *Hérodote*, n° 93, 2e trimestre, pp. 134-143.
- GENTIL D., HUSSON G. (1996) : *La décentralisation contre le développement local ?*, Rapport annuel de l'Observatoire permanent de la coopération française.
- GIRAUD A., BOY DE LA TOUR X. (1987) : *Géopolitique du pétrole et du gaz*, Technip, Paris, 418 p.
- GOBEE. (1999) : « Les trajectoires sociales de la nouvelle bourgeoisie égyptienne », in Les entrepreneurs arabes, *Cahiers de l'Orient*, n°55, pp. 91-109.
- GOBE E. (1999) : *Les hommes d'affaires égyptiens : démocratisation et secteur privé dans l'Egypte de l'infitâh*, Paris, Karthala, 290 p.
- GUARUSO G. (et al.) (1981) : « Nile water for Sinaï : framework for analysis », *Water resources Research*, vol.17, n°6, pp.1585-1593.
- GUERIT F. (2001) : « Le carnaval béarnais à Pau, ou la symbolique des rapports de l'urbain et du rural », in DI MEO G. : *La géographie en fêtes*, Gap/Paris, Ophrys, 270 p.
- GUMUCHIAN H. (1974) : « Les expériences de mise en valeur du désert en République Arabe d'Egypte : des projets aux réalisations », *Options méditerranéennes*, n°27, pp. 57-64.
- GUMUCHIAN H. (1975) : « La République d'Egypte à la conquête de ses déserts », *Revue de Géographie Alpine*, n°2 t.63, pp. 225-252.
- GUMUCHIAN H. (1991) : *Représentations et aménagement du territoire*, Paris, Economica, coll. Anthropos, 143 p.
- HANNA M. (1992) : *Le logement en Egypte*, Le Caire, CEDEJ, 225 p.
- HEIKAL M. H. (1983) : *L'automne de la colère*, Paris, Ramsay, 308 p.
- HEYKAL M. (1987) : *L'affaire de Suez : un regard égyptien*, Paris, Ramsay, 320 p.
- HINNEBUSCH R. (1993) : « The politics of economic reform in Egypt », *Third World Quarterly*, vol. 14, n°1, pp. 159-160.
- HOYT H. (1950), NORTH D. (1955), « Développement régional, rural, local. » *Cahiers du CERES*, série géographie n°17, Tunis, 1996.
- HUSSEIN M. (1975) : *L'Egypte, Lutte de classes et libération nationale*, Paris, Maspero, tome I et II, 180 et 150 p.
- ILBERT R. (1984) : « Politiques urbaines. Le Caire : à la recherche d'un modèle », *Etudes du Monde Arabe n°1*, Lyon, pp. 245-263.
- IRETON F. (1996) : « Cinq grandes villes d'Egypte : migrations et croissance démographique au XXème siècle (1907-1986) », Communication présentée au Congrès régional arabe de population, Le Caire, 8-12 décembre 1996, 16 p.
- JOSSIFORT S. (1995) : « Villes nouvelles et new settlements : L'aménagement du désert égyptien en question », *Les Cahiers d'Urbama*, Tours, n°10, p. 29-43.
- KAYSER B. (1982) : « Les contradictions du système socio-spatial dans les pays sous-développés », *Revue Tiers Monde*, t. XXIII, n°91, Juillet-Septembre, pp. 475-478
- KEBABDJIAN G. (1998) : « Analyse économique et mondialisation : six débats », *Cahiers du GEMDEV : Regards croisés sur la mondialisation*, n° 26, juin, pp. 63-83.

- KORRA N., VINDT G. (1996) : « Suez : il est fini le temps des colonies ! » in *Alternatives économiques*, n°142, novembre, pp. 98-99.
- LACOUR C. (1983) : *Aménagement du territoire régional*, Paris, Dalloz, 212 p.
- LANZAROTTI M., MASINI J. (1988) : « Quel avenir pour les zones franches industrielles d'exportation ? », *Tiers-Monde*, t. XXIX, n°115, pp. 897-907.
- LAVERGNE M. (1989) : « Le haut-barrage d'Assouan, symbole d'une époque révolue ? », *Cahiers de l'institut d'études sociales de Lyon*, n°5, mars, pp.32-36
- LAZZERI Y. (1998) : « Les fonctions stratégiques de l'industrie : quelle inscription spatiale ? », *Espaces et Sociétés*, n°92/93, pp. 67-83.
- LE BRIS E. (2001) : « La fausse bonne recette », *Courrier de la planète*, n°66, pp. 46-49.
- LE BRIS E. (2002) : « Villes fragmentées d'Afrique : les espaces du "refoulé politique" », in NAVEZ-BOUCHANINE F. : *La fragmentation en question : Des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale*, Paris, L'Harmattan, coll. Villes et Entreprises, pp. 299-308.
- LEFEBVRE S. (1995) : « Singapour : une ville-Etat et son système-monde », Communication au Symposium international sur la gestion urbaine dans les villes en développement : « De la métropole au micro-territoire : gérer la complexité, gérer la diversité », Groupe interuniversitaire de Montréal, Villes et Développement, Montréal, 13-15 juin, 25 p.
- LEIRIS M. (1996) : *L'Afrique fantôme*, in *Miroir de l'Afrique*, Paris, Quarto Gallimard, 1476 p.
- LEVALLOIS A., VERNIER M.-F. (2000) : Egypte, Perspectives 2, *Nord Sud Export*, n° hors série, 125 p.
- LEVY J. (1994) : *L'espace légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique*, Paris, Presses de la fondation nationale des sciences politiques, 442 p.
- LEVY M. (2001) in WINTER G. (ss. dir.) : *Inégalités et politiques publiques en Afrique : pluralité des normes et jeux d'acteurs*, Paris, Karthala-IRD, pp. 415-425.
- LOSCH B. (2001) : « Les politiques publiques et les compromis sectoriels face à la mondialisation : normes internationales, rôle des firmes et projet national en Afrique », in WINTER G. (ss. dir.) : *Inégalités et politiques publiques en Afrique : pluralité des normes et jeux d'acteurs*, Paris, Karthala-IRD, pp. 375-396.
- LUSSAULT M. (1993) : *Tours, images de la ville et politique urbaine*, Tours, Maison des sciences de la ville, Collection Sciences de la ville n°3, 415 p.
- LUSSAULT M. (1996) : « Un monde parfait : des dimensions utopiques du projet urbanistique contemporain », in EVENO (dir.) : *Utopies et pouvoirs urbains dans le monde contemporain*, Toulouse, PUM, Collection Villes et Territoires, 24 p.
- MABRO R. (1974) : *The Egyptian Economy 1952-1972*, Oxford, Clarendon Press, 254 p.
- MACHIAVEL N. (2001) : *Le Prince*, Editions Ivrea, Paris.
- MADOEUF A. (1997) : « Quand le temps révèle l'espace : les fêtes de Huseyn et de Zeynab au Caire », *Géographie et cultures*, n°21, pp. 71-92
- MAISON DU RHONE (1993) : *La Frontière : Unir-Diviser*, Lyon, Plan Fixe, 52 p.
- MARCADON J. (1995) : « Ports et flux de conteneurs dans le monde, 1983-1992 », *Mappemonde*, janvier, pp. 29-34.
- MARCADON J. (1998) : « Les grands flux maritimes : leur impact sur les littoraux », in GAMBLIN A. (ss. dir.) : *Les littoraux, Espaces de vies*, Paris, SEDES, pp. 95-124.
- MARCADON J. (1999) : « Containerisation in the ports of Northern and Western Europe », *GeoJournal*, n°48, pp. 15-20.
- MARIE M. (1982) : *Un territoire sans nom, pour une approche des sociétés locales*, Librairie des méridiens, Paris, 176 p.
- MARIE M. (1986) : « Penser son territoire; pour une approche épistémologique de l'espace local », in AURIAC F., BRUNET R. : *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fayard/Fondation Diderot, pp. 143-158.
- MARKUSEN A. (2000) : « Des lieux-aimants dans un espace mouvant, typologie des districts industriels », in BENKO G., LIPIETZ A. : *La richesse des nations*, PUF, Economie en Liberté, pp. 85-119.
- MARTINS L. (1984) : « La notion de pôle de développement, ou comment un outil théorique devient un instrument de développement », *L'Etat aménageur en Amérique Latine*, CREDAL, Travaux et mémoires de l'Institut des Hautes Etudes de l'Amérique Latine, Paris, pp. 13-28.
- MENY Y., THÖENIG J.-C. (1989) : *Politiques publiques*, Paris, PUF, Collection Thémis, 391 p.



- MERENNE-SCHOUMAKER B. (1991) : *La localisation des industries*, Paris, Nathan, 191 p.
- MERLIN P. (1988) : *Géographie de l'aménagement*, Paris, PUF, Collection Espace et Liberté, 334p.
- METRAL A. (1996) : « De l'Homo-aeconomicus au district industriel : destin de l'entrepreneur tunisois », *Correspondances* n°43, décembre, IRMC Tunis, pp. 9-14.
- MICHALET C.-A. (1999) : *La séduction des nations ou comment attirer les investissements*, Paris, Economica, 134 p.
- MICHEL M. (1996) : « Recomposition du territoire égyptien », *L'information géographique*, n°60, pp. 61-71.
- MICOUD A. (1991) : *Des Hauts-lieux : la construction sociale de l'exemplarité*, Paris, CNRS, 133 p.
- MIREL P. (1978) : « L'administration territoriale en Egypte : évolution et système actuel », *Bulletin du CEDEJ*, n°7, pp.12-40.
- MIREL P. (1982) : *L'Egypte des ruptures : l'ère Sadate, de Nasser à Moubarak*, Paris, Sindbad, 270 p.
- MOISSERON J.-Y. (2000) : « Barcelone 4, un nouvel élan ? », *Sciences au Sud*, n°7, novembre - décembre 2000, p. 1 et 16.
- MONTEL N. (1996) : « Ismaïlia (Egypte) : une ville d'ingénieurs », in « Figures de l'orientalisme en architecture », *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, n°73-74, Edisud, pp. 245-258.
- MORICONI F. (1995) : « De la crise du centralisme au triomphe des marges », *Egypte-Monde Arabe*, n°22, pp.11-42.
- MORIN J. (1984) : *Souvenirs d'un banquier français, 1875-1947*, Paris, Denoël, 326 p.
- NAVEZ-BOUCHANINE F. (ss. dir.) (2002) : *La fragmentation en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?*, Paris, L'Harmattan, coll. Villes et Entreprises, 411 p.
- NONN H. (1995) : « Région, Nations », in BAILLY (et al.) : *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Masson, pp. 63-76.
- NORA P. (1992) : *Les lieux de mémoire*, tome II, *La Nation*, Paris, Gallimard, 662 p.
- OBORNE M. (1986) : *Les Zones économiques spéciales de la Chine*, Etudes du Centre de développement, Paris : O.C.D.E, 241 p.
- OFFNER J.-M. (1993) : « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'espace géographique*, n°3, pp. 233-242.
- PAPINUTTI M., POINCELET M. (1991) : « L'analyse des flux de marchandises en Méditerranée : la méditerranée, lieu de transit ou d'échanges ? », in REYNAUD C., SID AHMED A. (ss. dir.) : *L'avenir de l'espace méditerranéen*, Crédit Mutuel Méditerranéen Publisud, pp. 735-772.
- PECQUEUR B. (1989) : *Le développement local : mode ou modèle ?*, Paris, Syros, 149 p.
- PERON F., RIEUCAU J. (ss. dir.) (1996) : *La maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, Collection Géographie et cultures, 335 p.
- PERROIS L. (2002) : « Biens communs de l'humanité », *Sciences au Sud*, n°15, mai-juin, pp. 1-2.
- PIVETEAU J.-L. (1995) : « Le territoire est-il un lieu de mémoire ? », *L'Espace Géographique*, n°2, pp. 113-123.
- PLASSARD F. (1977) : *Les autoroutes et le développement régional*, Presses universitaires de Lyon/Economica.
- PREVOT SCHAPIRA M.-F. (2001) : « Buenos Aires, métropolisation et nouvel ordre politique », *Hérodote*, n°101, pp. 122-152.
- PROUZET M. (1982) : « L'expérience égyptienne d'aménagement urbain », *Le mois en Afrique*, n°198-199, Paris, Mai-Juin, pp. 41-60 et pp. 77-92.
- QUANDT W. (1990) : *The United states and Egypt*, Le Caire, Brooking institution/AUC Press, 82p.
- QUANDT W.B. (1975) : « Les Etats-Unis et le Monde Arabe », *Maghreb-Machrek*, n°68, avril-mai-juin, pp. 42-48.
- RABIE M. (1991) : « Urban/rural development policies : an overview », in *Development of regional infrastructure planning in Egypt*, working paper of project's team n° 3, Ministry of Planning, United Nation, 30 p.
- RABIE M. (1999) : « L'intégration des impératifs de l'aménagement urbain par l'appareil de l'administration locale en Egypte : à propos de l'expérience d'advocacy planning dans un petit centre du gouvernorat d'Assouan », in SIGNOLES P., EL KADI G., SIDI BOUMEDINE R. (ss. dir.) : *L'urbain dans le monde arabe : politiques, instruments et acteurs*, Paris, CNRS Editions, pp. 255-258.
- RAFFESTIN C. (1980) : *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Litec, 250 p.
- RAFFESTIN C. (1986) : « Ecogénèse territoriale et territorialité », in AURIAC F., BRUNET R. : *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fayard/Fondation Diderot, pp. 173-185.



- RAYMOND A. (1993) : *Le Caire*, Paris, Fayard, 428 p.
- REGNAULT H. (1997) : « Les intégrations économiques en Méditerranée : état des lieux et perspectives », in BENHAYOUM G., CATIN M., REGNAULT H. (ss. dir.) : *L'Europe et la Méditerranée : intégration et libre-échange*, Paris, L'Harmattan, pp. 83-94.
- REGNIER P. (1989) : *Les Saint-Simoniens en Egypte 1833-1951*, Le Caire, Amin F. Abdelnour, 192 p.
- REVEL MOUROZ J. (1984) : « Un nouvel espace énergétique et industriel », *L'Etat aménageur en Amérique Latine*, CREDAL, Travaux et mémoires de l'Institut des Hautes Etudes de l'Amérique Latine, Paris, pp. 5-11.
- REY A. (1992) : *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris, Dictionnaires Le Robert, 2 tomes, 2383 p.
- REYMOND P. (1950) : *Le port de Port Saïd*, Mémoires de la Société d'études historiques et géographiques de l'isthme de Suez, Le Caire, Imprimerie du scribe égyptien.
- REYNAUD A. (1981) : *Société, espace et justice. Inégalités régionales et justice socio-spatiale*, Paris, PUF, coll. Espace et Liberté, 257 p.
- RIDOLFI G. (1999) : « Containerisation in the Mediterranean : between global routeways and feeder services », *GeoJournal*, n°48, pp. 29-34.
- RIEUCAU J. (1983) : « Pêche et communautés halieutiques comme approche des systèmes littoraux de l'estuaire de la Seine à la baie de Somme », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n°3, juin, pp. 227-239.
- RIEUCAU J. (1990) : Le Languedoc, les Languedociens et la mer, à la fin du XX<sup>e</sup> siècle, *Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie*, n° 24 (3-4), pp. 401-427.
- RIVIER F. (1982) : « Rente pétrolière et politique industrielle des Etats non pétroliers : Egypte, Jordanie, Liban, Syrie », in *Industrialisation et changements sociaux dans l'Orient Arabe*, Beyrouth, CERMOC, pp. 69-143.
- RONCAYOLO M. (1990) : *La ville et ses territoires*, Paris, Folio Essais, 278p.
- RONDOT P. (1982) : *Le Proche-Orient à la recherche de la paix*, Paris, PUF, 212 p.
- ROTHENBERG H., HELFRIED W. (1979) : *Le Sinaï*, Berne, Kummerly & Frey Vilo, 236 p.
- ROUDIER J. (1991) : « Les transports maritimes en Méditerranée : cabotage européen, dessertes insulaires et échanges avec les pays de l'UMA », in REYNAUD C., SID AHMED A. (ss. dir.) : *L'avenir de l'espace méditerranéen*, Crédit Mutuel Méditerranéen, Publisud, pp. 859-870.
- ROUSSILLON A. (1996) : *L'Egypte et l'Algérie au péril de la libéralisation*, Dossiers du CEDEJ, Le Caire, 303 p.
- ROY D.A. (1992) : « The hidden economy of Egypt » *Middle Eastern Studies*, october, pp. 689-711.
- SADOWSKI Y. M. (1991) : *Political vegetables ? Businessman and bureaucrat in the development of Egyptian agriculture*, Washington D.C., The Brookings Institution, 396 p.
- SAJNO C. (1998) : « L'économie égyptienne et l'aménagement du territoire », *Problèmes économiques*, n° 2.589, 4 novembre, pp. 27-32.
- SALLEZ A. (1996) : « L'imaginaire des projets urbains », in DERYCKE P.-H., HURIOT J.-M., PUMAIN D. : *Penser la ville. Théories et Modèles*, Paris, Economica-Anthropos, coll. Villes, pp. 173-199.
- SANMARTIN O., SEGUIN J. (1995) : « Sous les mines la plage. L'espace littoral de la mer Rouge : reconversion et spécialisation d'une interface », *Egypte/Monde arabe*, n°22, pp. 63-96.
- SCOTT A., STORPER M. (1992) : « Le développement régional reconsidéré », *Espaces et Sociétés*, n° 66-67, pp. 7-38.
- SERAGELDIN M. (1985) : « Planning and institutional mechanisms », in *The Agakhan award for architecture : The expanding metropolis, coping with the urban growth in Cairo*, The Agakhan Awards, pp. 121-128.
- SERVIN A. (1947) : « Kantarah, aperçus historiques », *Bulletin de la Société d'Etudes Historiques et Géographiques de l'Isthme de Suez*, tome I, Le Caire, pp. 59-68.
- SEURAT M. (1982) : « Etat et industrialisation dans l'Orient arabe : les fondements socio-historiques », in BOURGEY A. (ss. dir.) : *Industrialisation et changements sociaux dans l'Orient arabe*, Beyrouth, CERMOC, pp. 29-67.
- SHERIF Y. (1999) : « Quel partenariat dans un système de gestion urbaine centralisé ? (Egypte) », in SIGNOLES P., EL KADI G., SIDI BOUMEDINE R. (ss. dir.) : *L'urbain dans le monde arabe : politiques, instruments et acteurs*, Paris, CNRS Editions, pp. 283-295.
- SIEGFRIED A. (1948) : *Suez, Panama et les routes maritimes mondiales*, Paris, Armand Colin, 306 p.
- SIGNOLES P. (1985) : *L'espace tunisien : Capitale et Etat-Région*, Fascicule de Recherches n°14, URBAMA, Tours, 2 tomes, 1041 p.



- SIGNOLES P. (1999) : « Acteurs publics et acteurs privés dans les villes du Monde Arabe », in SIGNOLES P., EL KADI G., SIDI BOUMEDINE R. : *L'urbain dans le monde arabe*, Paris, CNRS Editions, pp. 19-53.
- SIGNOLES P. (2000) : « Le monde islamique du Maghreb à l'Iran », in BRUYELLE P. (ss. dir.) : *Les très grandes concentrations urbaines*, DIEM, Paris, SEDES, p. 256-282.
- SIGNOLES P., EL KADI G., SIDI BOUMEDINE R. (1999) : *L'urbain dans le monde arabe*, Paris, CNRS Editions, 373 p.
- SINGH K. (1998) : *Une épouse pour le Sahib*, Paris, Picquier Poche, 175 p.
- SLACK B. (1999) : « Across the pound : container shipping on North Atlantic in the era of globalisation », *GeoJournal*, n°48, pp. 9-14.
- SOLLETTY A. (1934) : « Port Saïd, étude du port », *Annales de Géographie*, n°245, t. XLIII, p. 519.
- SPIERS E. M. (1983) « The significance of the Suez Canal for the Western Strategy since 1956 », *Imperialism and nationalism in the Middle East : the anglo-egyptian experience 1882-1982*, London, ed. Keith M. Wilson, 172 p.
- SPRINGBORG (1989) : *Mubarak's Egypt : Fragmentation of the political order*, Boulder, Westview Press, 307 p.
- STEWART R. (1981) : « The development of the city of Suez », *Third World Planning Reveiw*, Vol. 3, n°2, May, pp. 179-200.
- TABORY M. (1986) : *The multinational force and observers in the Sinai : organisation, structure and function*, Westview special studies on the Middle-East, Boulder, Westview Press, 179 p.
- TEBOUL R. (1997) : « L'aide au développement en Méditerranée : le bilan de la décennie 1984-1993 », in BENHAYOUM G., CATIN M., REGNAULT H. (ss. dir.) : *L'Europe et la Méditerranée : intégration et libre-échange*, Paris, L'Harmattan, 191 p.
- TERRASSIER N. (1997) : *Stratégie de développement du transport maritime de lignes régulières*, Paris, Ed. Moreux, 317 p.
- THERY H. (ss. dir.) (1991) : *L'Etat et les stratégies du territoire*, Paris, CNRS, Collection Mémoires et documents de géographie, 242 p.
- TIANO A. (1982) : « Les obstacles à l'étude de la dépendance », in *Revue Tiers Monde*, t. XXIII, n°91, Juillet-Septembre, pp.461-473.
- TOMICHE N. (1976) : *L'Egypte moderne*, Paris, PUF, QSI, 128 p.
- TOMICHE N. (1982) : « Les origines politiques de l'Egypte moderne » in *L'Egypte au XIXème siècle*, GREPO, *Colloques internationaux du CNRS*, n° 594, Paris, CNRS.
- TROIN J-F. (1997) : *Les métropoles de la Méditerranée : villes charnières, villes frontières*, Encyclopédie de la Méditerranée, Aix-en-Provence : Edisud ; Tunis : Alif ; Casablanca : Toubkal, 109 p.
- VAZEUX TH. (1898) : *De Marseille aux pyramides à travers le Delta égyptien*, Lille/Paris, Taffin Lefort, 334 p.
- VELTZ P. (1994) : *Des territoires pour apprendre et innover*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 93 p.
- VELTZ P. (1996) : *Mondialisation, Villes et Territoires*, Paris, PUF, 262 p.
- VIARD J. (1994) : *La société d'archipel, ou les territoires du village global*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 126 p.
- VIGARIE A. (1979) : *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 492 p.
- VIGARIE A. (1983) : « Le navire, le port et la ville », *Dossier DIEM* n°4/5, Paris, CDU-SEDES, p. 71-113.
- VIGARIE A. (1990) : *Géostratégie des océans*, Caen, Paradigmes, 399 p.
- VIGARIE A. (1995) : « Méditerranée : mer aux multiples dangers », *La Revue maritime*, n°439, 3e trimestre, pp. 23-51.
- VIGARIE A. (1998) : « From break-bulk to containers : the transformation of general cargo handling and trade », *Geojournal*, n°48, pp. 3-7.
- VIGARIE A. (1998) : « Les ports maritimes et leur environnement humain et économique », in GAMBLIN A. (ss. dir.) : *Les littoraux espaces de vies*, DIEM, Paris, SEDES, pp. 65-94.
- VIGARIE A. (1998) : « Vie maritime et industrialisation littorale », in GAMBLIN A. (ss. dir.) : *Les littoraux espaces de vies*, DIEM, Paris, SEDES, pp. 125-146.
- VIGARIE A. (1999) : « From break-bulk to containers : the transformation of general cargo handling and trade », in *GeoJournal*, n°48, pp. 3-7.
- VIGARIE A., THUMERELLE P.-J. (1998) : « Les hommes sur les littoraux », in GAMBLIN A. (ss. dir.) : *Les littoraux espaces de vies*, DIEM, Paris, SEDES, pp. 11-28

- VINDT G. (1996) : « Suez : il est fini le temps des colonies ! » in *Alternatives économiques*, n°142, novembre, pp. 98-99.
- VOLL S. (1980) : « Egyptian land reclamation since the revolution », *The Middle-East Journal*, n°34 (2), pp. 127-148.
- WALLERSTEIN I. (1980 et 1985) : *Le système monde du XVe siècle à nos jours*; tome 1 : *Capitalisme et économie-monde, 1450-1640*, Paris, Flammarion; tome 2 : *Le mercantilisme et la consolidation de l'économie-monde européenne, 1600-1750*, Paris, Flammarion, 503 p.
- WALLERSTEIN I. (1996) : *Le capitalisme historique*, Paris, La Découverte/Syros, Collection Repères n°29, 2e édition, 128 p.
- WATERBURY J. (1973) : « Le franchissement du canal de Suez », *Maghreb-Machreq*, décembre.
- WATERBURY J. (1978) : *Egypt : burdens of the past, options for the future*, Bloomington-London, Indiana University Press, 318 p.
- WATERBURY J. (1984) : *The Egypt of Nasser and Sadat. The political economy of two regimes*, Princeton, New Jersey, Princeton University Press, 457 p.
- WATERBURY J. (1991) : « Twilight of the state Bourgeoisie », *International Journal of Middle East Studies*, février, vol. 23, pp. 1-17.
- WINTER G. (ss. dir.) (2001) : *Inégalités et politiques publiques en Afrique : pluralité des normes et jeux d'acteurs*, Paris, Karthala-IRD, pp. 375-396.
- WISSA-WASSEF C. (1975) : « Les projets d'aménagement de la zone du canal de Suez », *Maghreb/Machrek*, n°68, avril-mai-juin, La Documentation Française, pp. 48-58.
- WITTING R. C. (1983) : « Suez canal and british economy 1918-1960 » in *Imperialism and nationalism in the Middle-East : the anglo-egyptian experience 1882-1982*, London, Mansell publishing, 172 p.
- YASSIN S. (1996) : « Le néo-libéralisme : mythe ou réalité ? », in *Age libéral et néo-libéralisme*, IV<sup>e</sup> Rencontres franco-égyptiennes de Sciences Politiques, CEDEJ, Le Caire, Les Dossiers du CEDEJ, pp. 15-28.

## II. Communications, thèses, mémoires et articles non publiés, conférences

- BIANQUIS A.-M., DAVID J.-C. (1998) : « La ville en Syrie, héritages et mutations », Communication à la réunion annuelle de l'AFEMAM, Lyon, 9 p.
- DELATOUR R. (1953) : *La fonction internationale du port de Port Saïd*, Thèse de doctorat, Faculté de Droit, Université Pierre Mendès France - Grenoble II, 166 p.
- EL BATRAN M. (1994) : « Transforming the role of private sector in Managing and developing of urban land for the poor », in the Second symposium housing for the urban poor, International Convention Center, Birmingham, U.K., 11th-14th April.
- FANCHETTE S. (1992) : « Un village idéal pour une société nouvelle ou les illusions de l'Etat nassérien en matière d'aménagement rural : le cas des terres nouvelles », Colloque « La réforme sociale en Egypte », IFAO, Le Caire, 10-13 décembre, CEDEJ, 23 p.
- JOSSIFORT S. (1998) : *L'aménagement de la région métropolitaine du Caire. La contribution des villes nouvelles et des new settlements du désert*, Thèse de Doctorat en Art et Archéologie, Université Paris XII, 443 p.
- KHUDORI D. (n.d.) : « La fille méditerranéenne cherche son identité : Européens et Arabes dans l'évolution de l'habitat à Ismaïlia », non publié, OUCC, CEDEJ, Le Caire, 26 p.
- KORRA N. (1981) : *The Suez canal, its role in the world sea borne trade and its effects on the egyptian economy*, Master of Arts Thesis, Department of Economics of the American University in Cairo, 221 p.
- LABIDI A. (1988) : *Le canal de Suez dans les relations internationales*, Thèse de Sciences Politiques, Université de Grenoble II.
- LEPETIT B. (1996) : « La Méditerranée au XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle », Conférence au Centre d'Etudes et de Documentation Economique et Juridique, Le Caire, janvier
- LUSSAULT M. (1996) : « Des récits et des lieux : le registre identitaire dans l'action urbaine », in : Préactes du colloque international « Centres, marges, réseaux : perspectives européennes sur l'espace, l'identité et les représentations », Londres, Royal Holloway College, University of London, 7 p.



- LUSSAULT M. (1996) : *L'espace en actions : de la dimension spatiale des politiques urbaines*, Diplôme d'Habilitation à diriger des recherches en Géographie, Université de Tours, 2 tomes, 294 et 412 p.
- LUSSAULT M. (1995) : « Fabrique de l'image et projet urbain », Communication au colloque « Villes en projets », Talence, 23-24 mars, 8 p.
- MONTEL N. (1995) : *Le chantier du canal de Suez (1859-1869)*, Thèse de doctorat d'Histoire, EHESS, 2 tomes, 894 p.
- MOUAWAD H. (1983) : *Le canal de Suez*, mémoire de DESS Commerce extérieur, Université Paris II, 1983, 102 p.
- RABIE M. (1991) : « Urban/rural development policy : an overview, Development of regional infrastructure planning in Egypt », Working Paper of project's team, Ministry of planning, United Nations, January 1992, working paper n°3, 29 p.
- RIVIERE D'ARC H. (1999) : « Le municipale en pointe : une alternative territoriale ? Le contenu comparé de la décentralisation au Brésil et au Mexique », 23 p.
- SHA'ABANE A. (1991) : « La migration du gouvernorat de Sohag vers la ville de Suez », Communication au colloque « Changement économique, social et culturel et modification des champs migratoires dans le Monde Arabe », URBAMA/CEDEJ/CMMC, Grasse, 9-11 octobre 1991.
- SANMARTIN O. (1998) : *L'intégration du Sinaï à l'espace égyptien : processus, images, et enjeux*, Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Tours, 645 p.
- SEGUIN J. (1996) : *L'Égypte et l'Arabie Saoudite : systèmes, réseaux et interfaces autour de la mer rouge septentrionale*, Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Tours, 668 p.
- SOLIMAN A.M. (1990) : « Intermediate cities in Egypt : their role in urban development », Colloque « Stratégies nationales et inter-régionales de développement urbain dans le monde arabe », 15-18 Décembre 1990, ORSTOM/CEDEJ, Le Caire, 25p.
- VERNIER M.-F. (1996) : « Osman Ahmed Osman : itinéraire d'un entrepreneur égyptien », 12 p.
- VERNIER M.-F. (1999) : *Essor des recettes en devises et intervention de l'Etat : le syndrome rentier. Approche dans le cas égyptien*, Thèse de Doctorat en Sciences économiques, Université Paris XIII, 429 p.
- WEILL R. (1908) : *La presqu'île du Sinaï : étude de géographie et d'histoire*, Thèse de doctorat, Paris, H. Champion, 380 p.

### III. Documents d'aménagement, documents officiels, rapports d'institutions nationales ou internationales

- AMBASSADE DE FRANCE : *Guide pratique de l'investisseur français en Égypte*, Cahiers juridiques et fiscaux de l'exportation, Le Caire, Mission de Recherche et de Coopération, 1985.
- ARAB REPUBLIC OF EGYPT (n.d.) : Opportunities for investment, East Port Saïd area, n.p.
- ARAB REPUBLIC OF EGYPT (n.d.) : Opportunities for investment, North of Suez Gulf area, n.p.
- ARE, MINISTÈRE DU DEVELOPPEMENT, DES VILLES NOUVELLES, DU LOGEMENT ET DES SERVICES : *La stratégie régionale de développement urbain du gouvernorat de Port Saïd*, Communication au colloque « Les stratégies de développement régional et urbain dans le monde arabe », Le Caire, 15-18 décembre 1990.
- ARE, MINISTRY OF HOUSING AND RECONSTRUCTION (1975) : Port Saïd Masterplan Study. Draft final Report, Vol.1, 286 p.
- ARE, MINISTRY OF HOUSING AND RECONSTRUCTION, Halcrow & Partners (1976) : *Suez Masterplan study. Draft final report. Vol. 1*, 64 p.
- ARE, MINISTRY OF HOUSING AND RECONSTRUCTION, UK Ministry of Overseas Development (1978) : Ismaïlia Demonstration Projects. Final Report. Vol. 3, Technical, 142 p.
- ARE, MINISTRY OF HOUSING AND RECONSTRUCTION, UNDP (1976) : *Ismaïlia Masterpan Study. Synthesis and proposals*, 90 p.
- BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT (1999) : *Rapport sur le développement en Afrique*, Abidjan, Banque Africaine de Développement.
- COMMISSION EUROPEENNE (2000) : *Le processus de Barcelone cinq ans après : 1995-2000*, Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, 40 p.
- COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ (1954) : Notice sur le port de Port Saïd - II Renseignements d'ordre commercial, Service du transit.
- DEVELOPMENT ALTERNATIVES INC. (1982) : « Building capacity for decentralisation in Egypt : the pilot project and beyond », IRD Field Report.

- ECCO (1999), Ministerial Committee for Technology Valley, n.p.
- E.G.C. PADCO : *National Urban Policy Study*, Janvier 1981, Le Caire.
- FOND MONETAIRE INTERNATIONAL (2000) : *Rapport annuel*, p. 52.
- GOPP/Gouvernorat de Port Saïd (1990) : *Stratégie régionale de développement urbain du gouvernorat de Port-Saïd*, Projet régional de planification et de développement de la région III.
- GOPP/MINISTRY OF HOUSING AND RECONSTRUCTION (1976) : *Regional plan for Suez Canal zone*, Advisory Committee for Reconstruction, United Nation Development Program.
- GOPP/MINISTRY OF HOUSING AND RECONSTRUCTION (1976) : *Suez Canal Regional Plan : Plan implementation n°6*, Advisory Committee for Reconstruction, United Nation Development Program.
- GOVERNMENT OF EGYPT (1994) : *Egypt's perspective, Regional Economic Development and Cooperation*, The Middle East/North Africa Summit, Casablanca, 30 octobre-1er novembre, Cairo, al-Ahram Commercial Press, 223 p.
- JAPAN'S MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS (1992) : *Official Development Assistance : annual report*, Japan's O.D.A, Ministry of Foreign Affairs.
- JAPAN'S MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS (1995) : *Outlook of Japan's economic cooperation*, Economic Cooperation Bureau, Ministry of Foreign Affairs.
- MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES (1956) : *Livre blanc sur la nationalisation de la Compagnie maritime du canal de Suez*, République Arabe d'Égypte, Le Caire, Imprimerie nationale.
- MINISTRY OF DEVELOPMENT (1976) : *Programme of reconstruction and development*, Arab Republic of Egypt, 96p.
- MINISTRY OF DEVELOPMENT (1981) : *Statement of accomplishments and summary of work in progress*, Arab Republic of Egypt.
- MINISTRY OF DEVELOPMENT, NEW COMMUNITIES AND LAND RECLAMATION, GOPP (1981) : *Development of physical planning in Region III*.
- MINISTRY OF DEVELOPMENT, UNDP (1983) : *Suez Canal Region Development : Progress 1976-1983*.
- MINISTRY OF HOUSING AND RECONSTRUCTION (1975) : *Suez master plan*, Advisory Committee for Reconstruction, UNDP, Arab Republic of Egypt.
- MINISTRY OF HOUSING AND RECONSTRUCTION (1976) : *Ismailia master plan study*, Advisory Committee for Reconstruction, UNDP, Arab Republic of Egypt.
- MINISTRY OF HOUSING AND RECONSTRUCTION (1976) : *Ismailia master plan, vol.2 Area settlement.*, Advisory Committee for Reconstruction, UNDP, Arab Republic of Egypt, 111p.
- MINISTRY OF HOUSING AND RECONSTRUCTION (1976) : *Port Saïd master plan*, Advisory Committee for Reconstruction, UNDP, Arab Republic of Egypt, march.
- MINISTRY OF HOUSING AND RECONSTRUCTION (1978) : *Ismailia demonstration projects : Final report.*, Advisory Committee for Reconstruction, United Kingdom Ministry of Overseas Development, Arab Republic of Egypt.
- MINISTRY OF HOUSING AND RECONSTRUCTION (1978) : *Suez canal regional tourism development plan*, Dr H. Ismail and Partners ILACO/TDC, UNDP, Arab Republic of Egypt.
- MINISTRY OF HOUSING AND RECONSTRUCTION (1979) : *Structure plan for Suez Governorate*, Norconsult A.S. (Norway) & MECO (Middle-east consulting office), UNDP, Arab Republic of Egypt.
- MINISTRY OF INFORMATION (1994) : *Sinai National Development Project (1994-2017)*, State Information Service, 95 p.
- MINISTRY OF INFORMATION (1996) : *The national project for development of Sinai 1994-2017*, State information Service, 119 p.
- MINISTRY OF TRANSPORT, TRANSPORT PLANNING AUTHORITY, JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (1993) : *The study on the transportation system and the national road transportation masterplan*, Yachiyo Engineering co. LTD, in association with Pacific Consultants International Inc.
- PORT SAID GOVERNORATE, The Urban Planning (1998) : *The structural plan for East Port Saïd area*, Préliminary Report, 29 p.
- REGIONAL PLANNING ADMINISTRATION (1977) : « Draft : Division of the Republic of Egypt into geographical regions », Local Government General Secretariat, 7 p.



- SUEZ CANAL AUTHORITY (1975) : *The Suez Canal development project*, June, Suez Canal Authority Press, Ismaïlia, 8 p.
- SUEZ CANAL AUTHORITY (1994) : Yearly report.
- THE GENERAL AUTHORITY FOR INVESTMENT (GAFI) : *Law of investment guarantees and incentives & its executive regulations*, Le Caire, al-Ahram Commercial Press, 48 p.
- UNACTD : *Report of the fifth meeting of governmental experts from land-lock and transit developing countries and representatives of donor countries and financial and development institutions*. UN Headquarter, New-York, 30 july - 3 august 2001. TD/B/48/10, TD/B/LDC/AC.1/18, 23 august 2001.
- UNDP, GOVERNORATE OF ISMAÏLIA, HABITAT (1996) : *Sustainable growth and development in Ismaïlia-project EGY/9/030, National consultancy on detailed project development, final report*, 24p.
- USAID (1995) : « United States Economic Assistance to Egypt Status Report », December, 72p.
- USAID, RSH International Inc. (1982) : « Background of free zone development » in « Technology transfer and feasibility studies, Egyptian public free zones », Capital requirement and technical assistance, March.
- USAID, RSH International Inc. (1982) : « Technology transfer and public free zones, Egyptian public free zones », Capital requirement and technical assistance.
- WORLD BANK MIDDLE EAST AND NORTH AFRICA ECONOMIC STUDIES (1998): *Egypt in the global economy : strategic choices for savings, investments and long term growth*, Washington D.C. World Bank, March, 96 p.

#### IV. Sources statistiques

- CAPMAS : Recensement de la population, 1976-1986-1996.
- CAPMAS : Recensement économique, 1996.
- GOFI : Registre industriel, septembre 1993.
- SUEZ CANAL AUTHORITY : Yearly report, Ismaïlia, de 1993 à 1997.

#### V. Archives

- Archives de la Compagnie Universelle du canal maritime de Suez, Association du Souvenir de Ferdinand de Lesseps et du Canal de Suez, Fonds Arnoux : 153 A, Archives Nationales/Centre des archives du monde du travail, Roubaix.
- Le canal de Suez : notes et statistiques* (1950), Ismaïlia, 78 p.
- « Treaty of Peace between the Arab Republic of Egypt and the State of Israel », in TABORY M. (1986) : *The Multinational Force and Observers in the Sinai : organisation, structure and function*, Westview Press, Boulder, 179 p.

#### VI. Presse et médias

##### Périodiques spécialisés

- Review of maritime transport* (1998), UNACTD.
- Le Canal*, octobre 1955 et décembre 1955 (Ismaïlia)
- Business Week* (New York)
- Jeune Afrique Economie*
- Journal de la marine marchande (JMM)* (Paris)
- Marchés Tropicaux (MT)*
- Middle East Economic Digest (MEED)*
- Middle East News (MEN)*
- Business Today* (Le Caire)
- JoCWeek (The Journal of Commerce) (Newark)
- Revue de la Presse égyptienne CEDEJ*, Le Caire (en particulier : « Actualité de Suez », n °24-25, 2ème semestre 1986)

**Périodiques généralistes**

*al-Ahram Hebdo* (Le Caire)  
*al-Ahram Weekly* (Le Caire)  
*al-Ahrrar* (Le Caire)  
*al-Musawwar* (Le Caire)  
*Rose al-Yussef* (Le Caire)  
*Cairo Times* (Le Caire)  
*Egypt Today* (Le Caire)  
*Middle East Times (MET)* (Le Caire)  
*Le Monde Diplomatique*

**Revue en ligne et sélection de sites internet**

American Chamber of Commerce, *Business Monthly*, : <http://www.amcham.org.eg>  
 Banque mondiale : <http://www.worldbank.org/>  
 Canal de Panama : <http://www.pancanal.com>  
 Egypt State Information Service : <http://www.sis.gov.eg>  
 Egyptian Cabinet, Information and Decision Support Center : <http://www.isdc.gov.eg>  
 Histoire du canal : [http://www.napoleon.org/en/special\\_dossier/suez](http://www.napoleon.org/en/special_dossier/suez)  
 Informare (World Ports) : <http://www.informare.it>  
 International Trade Point Egypt : <http://www.tpegypt.gov.eg>  
 Middle East and North African Business Report : <http://www.menareport.com>  
 Plan Puebla-Panama : <http://www.iadb.org/ppp/index.asp>  
 Rafimar (International Multimodal Transport) : <http://www.rafimar.com>  
 State Information Service, source internet : <http://www.uk.sis.gov.eg>.  
 Suez Canal Container Company : <http://www.scctportsaid.com>  
 Suez Industrial Development Company : <http://www.sidc.com.eg>  
 The Washington Report on Middle East Affairs : <http://www.washington-report.org>  
 Washington Files, US Department of State : <http://www.usinfo.state.gov/products/washfile.htm>

**VII. Sources cartographiques**

Al-Isma'iliya, Service topographique de l'Armée, 1993, 1/200 000 (en arabe).  
 Al-Isma'iliya,, *Survey of Egypt*, 1968, feuille 3003/3140, 1/100 000 (en arabe).  
 Al-Qantara, *Survey of Egypt*, 1945, feuille 88/72, 1/100 000.  
 Bur Sa'id, *Survey of Egypt*, 1952, feuille 2100/3140, 1/100 000.  
 Suez, *Survey of Egypt*, 1942, feuille 72/80, 1/100 000.  
 Suez, *Survey of Egypt*, 1942, feuilles 80/750 et 80765, 1/25 000.  
 Canal de Suez, *Egyptian Military Survey*, 1993, 14 feuilles (de N2 d1 : Bur Sa'id à F5 d4 : mina al-'Adabiya), 1/25 000 (en arabe).  
 Canal de Suez, République Arabe d'Égypte, Ministère de l'Habitat et de la Reconstruction, Consortium SFS/IGN), 12 feuilles (Port Saïd, Isamília et Le Caire), 1978, 1/5 000.



## Table des illustrations

### Figures :

Figure 1 : Le déséquilibre spatial du territoire égyptien.....	25
Figure 2 : La démilitarisation du Sinaï : le canal, frontière militaire.....	30
Figure 3 : Contraintes naturelles et peuplement de la région du canal de Suez.....	34
Figure 4 : Les axes et pôles d'organisation de la région du canal de Suez.....	37
Figure 5 : Les limites successives de la région et des gouvernorats du canal de Suez.....	42
Figure 6 : L'évolution de la croissance des villes du canal de Suez (1882-1986).....	51
Figure 7 : Les secteurs d'activités dans les gouvernorats du canal (1996).....	56
Figure 8 : Répartition des emplois par secteurs d'activité dans le gouvernorat de Port Saïd.....	58
Figure 9 : Répartition des emplois industriels des trois villes du canal en 1996.....	59
Figure 10 : Répartition des emplois du secteur industriel par branches d'activités à Suez (1996).....	60
Figure 11 : Répartition des actifs selon les secteurs d'activités dans la ville d'Ismaïlia (1996).....	62
Figure 12 : La croissance des villes égyptiennes de plus de 200 000 habitants entre 1976 et 1990.....	70
Figure 13 : Gouvernorat d'origine des flux de migration-retour des natifs des villes du canal de Suez en 1986.....	72
Figure 14 : Gouvernorat d'origine des migrants ayant effectué une migration directe et unique vers les villes du canal de Suez.....	72
Figure 15 : Trafic de véhicules sur les routes de Basse-Egypte.....	74
Figure 16 : L'essor démographique des «périphéries» régionales : un signe d'une l'intégration régionale croissante.....	76
Figure 17 : Les principales routes anciennes de l'isthme de Suez.....	88
Figure 18: Evolution du trafic du canal de Suez (1950-1996).....	122
Figure 19 : Evolution de la part des produits pétroliers dans le trafic de marchandises total du canal de Suez (1950-1996).....	123
Figure 20 : Evolution du pourcentage des produits pétroliers dans le trafic global du canal de Suez selon le sens du transit (1950-1996).....	124
Figure 21 : Principaux courants d'approvisionnement en pétrole et produits finis en 1979 et 1985.....	126
Figure 22 : Les Oléoducs concurrents directs du canal de Suez au Proche-Orient.....	131
Figure 23 : Evolution de la répartition du trafic du canal selon le type de navire.....	135
Figure 24 : Evolution du tonnage des navires de guerre et paquebots empruntant le canal de Suez.....	136
Figure 25 : Evolution récente des revenus des trois principales sources de devises dans la balance des paiements égyptienne.....	139
Figure 26 : Les huit régions de planification économique en 1977.....	156
Figure 27 : La répartition des quinze villes nouvelles programmées dans les années 1980.....	159
Figure 28 : Les méga-projets nationaux planifiés au début des années 1990 en Egypte.....	162
Figure 29 : L'aménagement régional de la zone du canal de Suez, planifié en 1976.....	165
Figure 30 : Les projets d'aménagement de la zone du canal de Suez, planifiés dans les années 1990.....	167
Figure 31 : Les étapes de l'aménagement de la zone du canal de Suez, telles que planifiées en 1976 : de l'intégration d'une périphérie à la constitution d'un espace-relais.....	171
Figure 32 : Les infrastructures, facteurs de l'intégration de la zone du canal de Suez Etat en 1976 et 1995.....	174

Figure 33 : Le canal de la Paix et les projets d'irrigation prévus de part et d'autre du canal de Suez en 1994.....	183
Figure 34 : Le « glissement » des projets d'aménagement agricoles et industriels vers l'est du canal de Suez, dans le gouvernorat d'Ismaïlia.....	185
Figure 35 : Le réseau urbain hiérarchisé d'Ismaïlia, tel que planifié en 1976.....	189
Figure 36 : Le projet d'ancrage de Port Saïd dans un arrière-pays rural et de mise en place d'un réseau urbain hiérarchisé.....	190
Figure 37 : Les zones franches au Moyen-Orient.....	205
Figure 38 : Le réseau maritime mondial (schéma).....	229
Figure 39 : Les échanges maritimes conteneurisés, principaux ports et routes.....	230
Figure 40 : Les grandes alliances d'armateurs sur le marché Europe-Asie.....	235
Figure 41 : Les escales sur la ligne régulière Europe-Asie de Maersk-Sealand, via la Méditerranée.....	241
Figure 42 : Principaux ports méditerranéens de conteneurs en 1997.....	243
Figure 43 : Progression des mouvements de conteneurs dans les principaux ports méditerranéens.....	245
Figure 44 : La fonction « transbordement » des ports de conteneurs égyptiens en 1999.....	250
Figure 45 : L'empire d'Osman Ahmed Oman en 1994.....	342
Figure 46 : Organigramme de l'Autorité du canal de Suez.....	357
Figure 47 : Port Saïd Est : les aménagements en cours (nouveau port et zone industrielle) et la recomposition de l'espace industrialo-portuaire.....	394
Figure 48 : Le projet Nord du Golfe de Suez : contexte régional et gros plan sur l'état d'avancement du port et de la Z.E.S. en 1999.....	418
Figure 49 : La SPDC et l'intérêt porté au développement portuaire de Sukhna par le groupe industriel égyptien Orascom.....	424
Figure 50 : Port Saïd : localisation de la zone franche et des quartiers commerçants.....	437
Figure 51 : Répartition des activités dans les zones franches publiques égyptiennes.....	438
Figure 52 : Destination des produits entrés dans la zone franche de Port Saïd en fonction de la transformation subie.....	442
Figure 53 : Origine et destination des produits ayant transité la zone franche de Port Saïd.....	443
Figure 54 : Evolution comparée de la population active dans les secteurs du commerce et de l'industrie (1986-1996).....	448
Figure 55 : Répartition des emplois des entreprises du gouvernorat de Port Saïd par secteurs d'activités en 1996.....	448
Figure 56 : Détail des entreprises et emplois du secteur commercial en 1996.....	449
Figure 57 : Evolution de la balance commerciale et de la zone franche de Port Saïd.....	450
Figure 58 : Les emblèmes de Port Saïd.....	543
Figure 59 : Les territoires de la fête des <i>Alembi</i> .....	564
Figure 60 : Les principaux mémoriaux et lieux de mémoire dans la région du canal de Suez.....	570
Figure 61 : La maritimisation des acteurs port-saïdiens et les nouveaux usages du littoral.....	617

#### Planches :

Planche 1 : Port Saïd en 1869.....	46
Planche 2 : Le pont suspendu au dessus du canal de Suez.....	177
Planche 3 : Qui veut acheter le canal ?.....	315
Planche 4 : Le futur terminal à conteneur de Port Saïd Est, à l'entrée Nord du canal de Suez.....	386
Planche 5 : Master plan de Port Saïd Est : le port, la zone industrielle et le projet agricole.....	386
Planche 6 : L'appropriation du projet de Port Saïd Est par l'Autorité du canal de Suez : son blason sur un	



portique installé sur le chantier.....	401
Planche 7 : L'opulence du quartier surnommé « al-Budra » (« La poudre ») à Port Saïd.....	463
Planche 8 : Imbrication du commerce formel et informel à Port Saïd (quartier al-Charq).....	463
Planche 9 : le déballage informel de marchandises importées via la zone franche à Port Saïd.....	463
Planche 10 : Une rue commerçante du quartier al-Arab (Port Saïd).....	463
Planche 11 : L'Allégorie de l'Union des deux Mers, inauguration du canal de Suez du 17 au 20 novembre 1869.....	491
Planche 12 : Ouverture du canal de Suez. Nationalité Universelle.....	592
Planche 13 : La représentation de la situation de Port Saïd, au centre du monde.....	513
Planche 14 : La représentation de la situation centrale de Port Saïd, portail entre l'Est et l'Ouest.....	514
Planche 15: Le projet d'aménagement régional de Port Saïd en 1993.....	518
Planche 16: La forme urbaine théorique dans le schéma directeur de Suez (1976).....	521
Planche 17 : La représentation spatiale de l'extension urbaine de Port Saïd planifiée en 1976.....	522
Planche 18 : Les unités de développement résidentiel et industriel planifiées à Port Saïd en 1976.....	523
Planche 19 : « Je dessine ma ville » : Port Saïd vue par ses écoliers.....	541
Planche 20 : La statue de Lesseps annonçait l'arrivée à Port Saïd depuis la mer (début du XXe siècle).....	546
Planche 21 : « De lesebs », un point de repère.....	546
Planche 22 : Une pause à l'ombre du socle de la statue de Lesseps.....	546
Planche 23 : Une statue embarrassante, reléguée dans les chantiers navals de l'Autorité du canal.....	546
Planche 24 : Les préparatifs des marionnettes en famille la veille de la fête des alempi.....	554
Planche 25 : Une satire du système médical mise en scène dans un théâtre de marionnettes attire l'attention des passants.....	554
Planche 26: La foule serrée se détourne un instant des marionnettes pour acclamer un derviche.....	554
Planche 27 : La commémoration de la lutte nationaliste fait partie de la fête des alembi.....	556
Planche 28 : La nuit venue, il est temps d'empiler les marionnettes pour les brûler.....	556
Planche 29 : Et les feux s'élèvent à travers les rues !.....	556
Planche 30 : Des tableaux relatent les grands moments de l'histoire du canal.....	558
Planche 31 : La critique du système médical mise en scène.....	558
Planche 32 : Une dénonciation satirique de la corruption.....	558
Planche 33 : Au mémorial de Tell al-Salam.....	572
Planche 34 : Un lieu de mémoire devenu un terrain de jeu : les enfants à l'assaut d'un char exposé dans le centre-ville de Suez.....	572
Planche 35 : L'une des statue d'un héros symbolique de la guerre d'Octobre, réalisée à partir de déchets d'obus israéliens, exposée dans le centre d'Ismaïlia.....	572
Planche 36 : Un club de loisirs au bord du lac Timsah, avec vue sur le canal (Ismaïlia).....	600
Planche 37 : La baignade dans le lac Timsah.....	600
Planche 38 : La plage publique de Port Saïd en été.....	600
Planche 39 : Un porte-conteneurs surgit d'un champ.....	616
Planche 40 : Port Saïd : un site insulaire entre merMéditerranée, lacs et canal.....	605
Planche 41 : Les Bambuti au temps de la navigation à vapeur (port de port Saïd).....	612
Planche 42 : L'activité des Bambuti transformée par les ponts flottants (port de Port Saïd).....	612
Planche 43 : Le débarquement des croisiéristes fait revivre le commerce sur le quai de Port Saïd.....	612
Planche 44 : Le développement urbain sur les terres gagnées sur le lac Manzalah (Port Saïd).....	620
Planche 45 : La nouvelle promenade offre une vue dégagée sur l'entrée du canal de Suez (Port Saïd).....	620
Planche 46 : En 1995, le quai de Port Saïd était encore par les abris des Bambuti.....	620

**Tableaux :**

Tableau 1 : Détail de la participation de l'Egypte au financement du canal .....	99
Tableau 2 : Variations des importations de pétrole du golfe Persique .....	127
Tableau 3 : Répartition des flux de pétrole arabe exporté vers l'Ouest selon les différentes routes empruntées en 1979 et en 1993.....	129
Tableau 4 : Répartition des origines et destinations des flux transitant par le canal de Suez en 1993.....	144
Tableau 5 : Les 15 premiers transporteurs de conteneurs mondiaux au 01/01/2001 .....	233
Tableau 6 : Le poids de la Méditerranée dans l'essor du mouvement portuaire de conteneurs dans le monde.....	241
Tableau 7 : Les projets de nouveaux terminaux en Méditerranée orientale et autour de la péninsule arabique..	248
Tableau 8 : Les deux principales phases d'aménagement de la zone du canal et leur contexte.....	282
Tableau 9 : Les effets du coût élevé des services portuaires égyptiens en 1995.....	286
Tableau 10 : Reconstruction et aménagement de la zone du canal de Suez (1974-1983) : bilan des participations étrangères.....	301
Tableau 11 : Evolution de la participation des secteurs public et privé dans la compagnie de gestion du terminal à conteneur de Port-Saïd Est.....	400
Tableau 12 : Les participations dans la Compagnie de développement du port de Sukhna (Sokhna Port Development Company) annoncées en 1998 .....	416
Tableau 13 : Comparatif des avantages consentis dans les zones franches publiques et dans la zone économique spéciale de Suez .....	419
Tableau 14 : Les deux groupes leaders de l'aménagement de la zone Nord du Golfe de Suez et leurs connexions.....	441
Tableau 15 : Evolution de la répartition des entreprises de la zone franche de Port Saïd selon leur type d'activité.....	451
Tableau 16 : Les éléments représentatifs de la ville de Port Saïd dans les dessins d'élèves des écoles participant au concours : « Je dessine ma ville ».....	540
Tableau 17 : Les panneaux critiques exposés entre 1977 et 1996 lors de la fête des <i>alembi</i> .....	560



## Table des matières

<b>Sommaire</b> .....	<b>7</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>9</b>
<b>ÈRE PARTIE : LA RÉGION DU CANAL DE SUEZ, UN ESPACE STRATÉGIQUE, ENTRE INTÉGRATION NATIONALE ET INSERTION DANS L'ÉCONOMIE MONDIALE</b> .....	<b>21</b>
<b>CHAPITRE 1 : LA STRUCTURE RÉGIONALE : DE L'ENCLAVE À L'ESPACE CHARNIÈRE</b> .....	<b>23</b>
<b>I. LA ZONE DU CANAL DE SUEZ : DU FRONT À LA RÉGION</b> .....	<b>24</b>
<i>A. Le canal : front oriental de l'urbanisation</i> .....	<b>24</b>
<i>B. Barrière physique et arrière-garde militaire de l'Égypte</i> .....	<b>27</b>
1. Le canal, une « frontière artificielle » à travers une zone tampon .....	<b>28</b>
2. L'enjeu de la maîtrise de ce front : un glacis stratégique à préserver .....	<b>28</b>
3. Le canal : une frontière militaire consacrée par les accords de Camp David .....	<b>30</b>
<i>C. Une structure spatiale régionale dominée par deux axes et trois pôles</i> .....	<b>32</b>
1. L'axe du canal et la dissymétrie de l'organisation spatiale .....	<b>33</b>
2. Le canal d'eau douce : support de la pénétration des activités humaines sur un front pionnier dans un milieu naturel contraignant .....	<b>35</b>
3. Un réseau de villes dominé par trois métropoles régionales .....	<b>38</b>
<i>D. Les limites d'une entité mal définie : la région du canal de Suez</i> .....	<b>39</b>
1. La région : cœur et limites .....	<b>39</b>
2. Des limites régionales floues, à l'image d'un front pionnier .....	<b>40</b>
<b>II. POLARISATION ET INTÉGRATION PROGRESSIVE D'UNE RÉGION URBAINE À L'ESPACE NATIONAL</b> .....	<b>44</b>
<i>A. Une région urbaine qui se structure et se polarise progressivement</i> .....	<b>44</b>
1. L'héritage des structures « coloniales » : trois pôles et un canal dissociés du territoire national .....	<b>45</b>
2. Emergence d'un espace rural et polarisation : les facteurs de la structuration progressive la région .....	<b>52</b>
3. Des pôles régionaux spécialisés dont les activités tendent à se diversifier .....	<b>56</b>
<i>B. L'intégration progressive de la région du canal à l'espace national</i> .....	<b>64</b>
1. Les modes de changement : le secteur public investit dans la région du canal pour se la réapproprier .....	<b>65</b>
2. 1956-1967 : le temps fort de l'égyptianisation des villes du canal .....	<b>66</b>
3. 1974 : l'immigration au service du repeuplement de la région et de son raccordement à l'espace national .....	<b>68</b>
<i>C. La traduction spatiale des changements à l'échelle régionale</i> .....	<b>73</b>
<b>III. VERS UN ESPACE CHARNIÈRE, SUPPORT D'UNE INTÉGRATION DE L'EGYPTE AU SYSTÈME-MONDE ?</b> .....	<b>78</b>
<i>A. La dialectique séparer-unir : la frontière comme interface</i> .....	<b>78</b>
1. La querelle des ponts .....	<b>78</b>
2. La traversée du canal : une exigence du traité de paix israélo-égyptien .....	<b>80</b>
<i>B. De la frontière à la charnière</i> .....	<b>81</b>
C. Les villes du canal, relais de l'économie mondiale .....	<b>82</b>
<b>CHAPITRE 2 : LE CANAL, UN CARREFOUR STRATÉGIQUE, UNE RENTE À PRÉSERVER ....</b>	<b>85</b>
<b>I. LE CANAL, UN INSTRUMENT DE LA DOMINATION IMPÉRIALISTE QUI PLACE L'EGYPTE AU CŒUR DES RELATIONS INTERNATIONALES</b> .....	<b>86</b>
<i>A. Aléas d'une position de carrefour international : les enjeux de l'établissement d'une route maritime directe vers l'Orient</i> .....	<b>86</b>
1. De l'isthme au détroit artificiel : les conditions géographiques d'un carrefour .....	<b>87</b>
2. De l'utopie des communications à la quête du pouvoir par la maîtrise des voies maritimes .....	<b>91</b>
<i>B. Des visionnaires aux impérialistes : l'instrumentation politique du canal de Suez</i> .....	<b>95</b>
1. Le canal : un instrument de pression et d'assujettissement .....	<b>96</b>
2. L'opposition anglaise à un canal contrôlé par des Français .....	<b>97</b>
3. La « Compagnie-appât » : les Anglais s'emparent de l'Égypte en se saisissant du canal .....	<b>98</b>
4. La convention de 1888 et la neutralité du canal de Suez : idéal ou illusion ? .....	<b>102</b>
5. Le canal : un instrument politique et une cible facile pour les nations ennemies de l'Empire .....	<b>103</b>
<i>C. Le canal de Suez : un relais de l'économie-monde et de la domination impérialiste</i> .....	<b>104</b>
<b>II. LE CANAL, UN INSTRUMENT DE PRESSION AU SERVICE DE LA CAUSE NATIONALISTE ET DE LA POLITIQUE NATIONALE</b> .....	<b>109</b>
<i>A. Le revers égyptien ou le canal en tant que symbole nationaliste</i> .....	<b>109</b>
1. Le canal, instrument de pression dans le conflit israélo-égyptien .....	<b>109</b>
2. L'utilisation du canal, bastion de l'empire britannique, dans la lutte pour l'indépendance .....	<b>110</b>
3. 1956 : La nationalisation du canal sonne le glas des impérialismes et marque l'affirmation du Tiers-Monde .....	<b>112</b>



<i>B. Le canal de Suez : un objet de rivalité dans la guerre froide</i> .....	115
1. L'arme pétrolière liée au canal : un moyen d'impliquer les grandes puissances dans le conflit proche-oriental .....	115
2. Le canal de Suez dans le conflit israélo-égyptien et les rivalités américano-soviétiques au Proche-Orient .....	116
<b>III. LE CANAL DE SUEZ : UNE ROUTE PARMIS D'AUTRES, UNE RENTE À PRÉSERVER</b> .....	119
<i>A. Comment le canal peut-il rester une voie de circulation indispensable dans un environnement concurrentiel et politiquement instable ?</i> .....	120
1. L'adaptation des dimensions du canal à l'évolution de la flotte mondiale .....	120
2. Le trafic du canal menacé par le déclin du transit pétrolier .....	122
3. La route du Cap et les oléoducs concurrencent sévèrement le canal pour le transport des produits pétroliers .....	129
4. Le transport des marchandises générales : le renouveau du canal de Suez .....	133
<i>B. La rente financière du canal : un atout à préserver</i> .....	137
1. 1869-1956 : la captation de la rente par les maîtres du canal .....	137
2. L'injection des profits tirés du canal dans l'économie nationale et leur évolution récente .....	138
3. L'organisme du canal face à la concurrence .....	140
<i>C. Le monde a-t-il encore besoin du canal de Suez ?</i> .....	142
1. La fragilisation du canal suite à sa fermeture .....	143
2. L'utilité renouvelée du canal dans le contexte du développement des échanges dans l'économie mondiale .....	144
3. Un couloir de circulation toujours stratégique .....	145

### **CHAPITRE 3 : INTÉGRATION RÉGIONALE ET INTERNATIONALE : LES FONDEMENTS DE LA CONSTITUTION D'UN ESPACE-RELAIS** .....

<b>I. LE CONTEXTE DES POLITIQUES DE PLANIFICATION SPATIALE EN EGYPTES : DE LA MAÎTRISE DU NIL À LA CONQUÊTE DES DÉSERTS</b> .....	150
<i>A. L'extension du contrôle de l'Etat du centre aux marges du territoire</i> .....	150
<i>B. Rééquilibrer la répartition des hommes sur le territoire national : les fondements d'une politique régionale</i> .....	152
1. La réduction des disparités régionales : un objectif explicité en 1974, mais qui sous-tendait les actions antérieures .....	152
2. La reconstruction de la région du canal : point de départ des politiques d'aménagement régional .....	153
3. La relance de la bonification des terres par la mobilisation du secteur privé .....	156
4. Des villes nouvelles dans le désert .....	158
<i>C. Les « méga-projets » des années 1990 : des projets ponctuels pour la conquête des périphéries</i> .....	160
<b>II. DEUX OBJECTIFS POUR TRANSFORMER LA ZONE DU CANAL DE SUEZ EN ESPACE-RELAIS</b> .....	163
<i>A. La volonté persistante d'organiser un espace-relais</i> .....	163
<i>B. Deux générations de programmes d'aménagement marqués par leur époque et élaborés au niveau central</i> .....	164
<i>C. Des options déterminées par des facteurs géographiques et politiques</i> .....	169
<b>III. INFRASTRUCTURES TRANSVERSALES, RÉSEAUX URBAINS ET BONIFICATION AGRICOLE : LES INSTRUMENTS DE L'INTÉGRATION RÉGIONALE</b> .....	172
<i>A. Les infrastructures de transport : du désenclavement à la constitution d'axes de développement</i> .....	173
<i>B. La bonification des terres ou l'intégration de la région du canal à l'espace « vital » de l'Egypte</i> .....	179
1. L'extension des marges du Delta en direction du canal de Suez .....	180
2. La colonisation agricole se poursuit au-delà du canal de Suez .....	182
<i>C. La planification de réseaux urbains hiérarchisés</i> .....	186
1. Les situations diverses des trois sous-régions du canal : vers le renforcement de l'arrière pays entre le nord du canal et le Delta .....	187
2. Le renforcement d'une armature existante dans la sous-région d'Ismaïlia .....	188
3. Une armature plaquée sur un espace vierge : le cas de la sous-région de Port Saïd .....	190
4. Un modèle structuraliste « classique » qui témoigne d'une volonté de contrôle du territoire .....	191
<b>IV. ZONES FRANCHES ET NOUVEAUX PORTS : LES AGENTS D'UNE INTÉGRATION À L'ÉCONOMIE MONDIALE ET UN PARI POUR LE DÉVELOPPEMENT</b> .....	193
<i>A. L'intégration à l'économie mondiale et son outil : la zone franche</i> .....	194
1. L'intégration à l'économie mondiale, un objectif présent dès la reconstruction, encouragé par les organisations macro-régionales .....	194
2. La zone franche : un modèle attractif et néanmoins usé .....	195
<i>B. De grands projets adaptés à la tendance générale d'évolution des zones franches</i> .....	198
1. La justification des projets par la prospective .....	200
2. La spécialisation accrue des projets industrialo-portuaires .....	202
<i>C. Des zones franches présentées comme des pôles de développement</i> .....	203
1. Les résultats décevants des zones franches dans le monde, au Moyen-Orient et, plus encore, en Egypte .....	203
2. Zones franches et développement industriel .....	206
3. Une zone franche peut-elle constituer un pôle de croissance ? .....	208
4. Les capacités limitées des zones franches à diffuser le développement .....	209
<b>Conclusion de la Ière Partie</b> .....	214



## IIÈME PARTIE : LE SYSTÈME D'ACTION : ENTRE VOLONTÉ D'INSERTION INTERNATIONALE ET LOGIQUE D'ÉTAT 217

### CHAPITRE 4 : L'IMPACT DES TRANSFORMATIONS ÉCONOMIQUES INTERNATIONALES ET DE LA GEOPOLITIQUE SUR L'ORGANISATION RÉGIONALE.....221

I. L'ORGANISATION DE LA CIRCULATION MARITIME MONDIALE SURDÉTERMINE LES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DU CANAL DE SUEZ.....	223
A. <i>La problématique de l'adaptation du canal de Suez à l'évolution des techniques de transport dans le contexte de l'accroissement des échanges maritimes</i> .....	223
1. Le canal de Suez à la poursuite du progrès technique.....	223
2. Un trafic maritime mondial en forte croissance et de plus en plus spécialisé dans les marchandises diverses.....	224
3. La révolution de la conteneurisation.....	226
B. <i>L'organisation de la circulation maritime en réseau hiérarchisé et la concentration des marchés</i> .....	227
1. Le réseau mondial de la circulation maritime.....	227
2. <i>Adaptation des grands armateurs à la concentration des marchés : le jeu des alliances</i> .....	231
C. <i>Multimodalisme et élargissement du rôle des armateurs</i> .....	236
1. Le conteneur, agent du développement du transport multimodal.....	237
2. L'élargissement du rôle des armateurs, nouveaux acteurs de l'aménagement portuaire.....	238
3. Conteneurs et distribution : de nouvelles activités de services pour les ports.....	239
D. <i>La Méditerranée dans la circulation maritime : des ports en concurrence, dans un espace maritime en croissance</i> .....	240
1. L'essor du transport de conteneurs en Méditerranée.....	240
2. Compétition entre les ports en Méditerranée et au Proche-Orient.....	244
E. <i>L'impact de la révolution des transports maritimes sur les structures de la région du canal de Suez</i> .....	251
1. Enjeux fonciers autour du canal.....	251
2. L'occasion d'insérer les ports du canal dans le réseau maritime mondial en cours de hiérarchisation.....	252
3. L'influence de la concentration des flux conteneurisés et du gigantisme des flottes sur l'espace régional et urbain.....	253
II. RÉINTÉGRER LE CANAL DE SUEZ AL'ÉCONOMIE MONDIALE ENGAGE LA POLITIQUE ÉCONOMIQUE NATIONALE.....	256
A. <i>Le canal et l'Égypte dans l'économie mondiale : une intégration renforcée par la dépendance économique nationale</i> .....	256
1. L'intégration du canal à l'économie mondiale : un choix prédéterminé par une économie nationale dépendante.....	257
2. L'insertion internationale de l'Égypte : un processus ancien et continu, accéléré par la nouvelle donne de la mondialisation.....	258
B. <i>Le dogme de l'intégration à l'économie mondiale : des théories du développement aux exigences des grands organismes financiers internationaux</i> .....	262
1. Les modèles : de la théorie de la dépendance à l'impératif de l'extraversion.....	262
2. Libéralisation économique et insertion internationale : la « panacée » des grands organismes internationaux.....	264
3. Les limites et critiques d'un modèle imposé.....	265
C. <i>Les voies de l'intégration de l'économie égyptienne : de la libéralisation à l'intégration régionale</i> .....	268
1. La libéralisation des échanges dans le cadre d'accords avec les institutions internationales.....	268
2. L'intégration régionale : entre l'Europe et l'Afrique.....	269
3. Les implications à court terme de la libéralisation des échanges.....	271
D. <i>L'impératif d'attractivité et le rôle déterminant des firmes transnationales</i> .....	272
1. Le respect des normes fixées par les institutions internationales : un gage de crédibilité de l'État.....	272
2. L'attractivité, une notion relative aux stratégies des firmes.....	273
3. Les conditions de l'attractivité et la position de l'Égypte.....	275
4. La convergence des normes des firmes et des organismes internationaux : de l'espace-support économique au système d'acteurs localisés.....	278
E. <i>Attractivité et libéralisation en tant que stratégies de développement de la région du canal de Suez : des pôles de développement aux districts industriels</i> .....	281
1. Des aménagements ambitieux : un message à l'égard des capitaux privés.....	283
2. <i>La promotion des infrastructures physiques : traduction spatiale des normes des institutions internationales</i> .....	285
3. La capacité des modèles de développement industriel à intégrer l'économie locale au système mondial.....	290



III. LES ENJEUX DE L'AIDE INTERNATIONALE POUR LA PROMOTION DU CANAL DE SUEZ.....	295
A. <i>Une aide internationale massive répondant à une logique économique</i> .....	295
1. Importance et ventilation des aides.....	295
2. Les formes de l'aide : une logique économique à court terme.....	296
B. <i>Des enjeux géopolitiques liés au canal de Suez</i> .....	297
1. L'attrait du canal permet la mise en concurrence des bailleurs de fond par le gouvernement égyptien.....	297
2. L'intérêt des bailleurs de fonds pour la reconstruction du canal en 1974.....	299
C. <i>Le changement de nature des motivations des bailleurs : entre sécurité régionale et visées spécifiques</i> .....	303
1. Contrer la menace intégriste.....	303
2. Résoudre le conflit proche-oriental.....	305
3. Limiter l'émigration : un enjeu propre à l'Union Européenne.....	308
4. Le cas particulier des financiers arabes.....	308
D. <i>La conditionnalité des prêts et l'endettement : deux facteurs de dépendance</i> .....	309
1. Les prêts conditionnels et la disqualification de l'Etat.....	309
2. L'endettement, un moyen de pression : le précédent à propos du canal.....	312

## CHAPITRE 5 : LA LOGIQUE D'ETAT CONFRONTÉE AUX IMPÉRATIFS DES DÉCISIONS INTERNATIONALES ET À L'AVÈNEMENT DES ACTEURS PRIVÉS.....317

I. LA LOGIQUE ÉTATIQUE : ENTRE DÉCISIONS INTERNATIONALES ET IMPÉRATIFS DE LA SÉCURITÉ NATIONALE.....	318
A. <i>Le rôle dévolu à l'Etat : deux visions opposées</i> .....	319
1. La place allouée à l'Etat par les normes internationales.....	319
2. Le rôle interventionniste de l'Etat en Egypte : un héritage nassérien.....	320
B. <i>La convergence apparente des politiques internationale et nationale</i> .....	323
1. Réforme et contrainte de l'espace : les enjeux de l'aménagement du territoire.....	323
2. L'infitâh : entre libéralisation et maintien de l'ordre établi.....	325
C. <i>La résistance de l'Etat aux normes libérales internationales</i> .....	328
1. Aide conditionnelle et risque social.....	328
2. L'opposition à la réforme au sein de l'Etat : de la stratégie d'évitement à l'adaptation.....	329
II. DU PUBLIC AU PRIVÉ : TRANSFERTS DE COMPÉTENCES ET CONTRÔLE ÉTATIQUE.....	333
A. <i>L'émergence des acteurs privés</i> .....	334
1. Les nouveaux hommes d'affaires issus de l'infitâh.....	335
2. La réémergence de la bourgeoisie traditionnelle.....	337
B. <i>La symbiose public-privé</i> .....	338
1. L'infitâh : entre privatisation et publicisation.....	339
2. Osman Ahmed Osman ou la socialisation des pertes et la privatisation des profits.....	340
3. L'entrée en politique des hommes d'affaires.....	345
C. <i>Logique d'Etat et privatisations : une exigence des organismes internationaux qui tarde à être mise en application</i> .....	346
1. Un retard lié à des raisons « techniques ».....	347
2. La volonté de préserver le rôle de l'Etat : une contrainte forte.....	348
3. La pression financière interne en faveur des privatisations.....	352
D. <i>Les modalités techniques des privatisations dans le domaine des infrastructures et de l'aménagement du territoire</i> .....	352
III. L'ETAT, UN ACTEUR MULTIPLE.....	355
A. <i>Un organisme étatique jouissant d'une certaine indépendance : l'Autorité du canal de Suez</i> .....	355
1. Les attributions de l'Autorité du canal de Suez.....	355
2. La remise en cause de l'autonomie de la SCA : un contrôle étatique accru qui inquiète les opposants aux privatisations.....	358
B. <i>L'Armée : un acteur puissant dans la zone du canal</i> .....	360
C. <i>Multiplication des structures administratives dans l'aménagement régional : des concurrences interministérielles</i> .....	362
1. La difficile concertation entre les acteurs multiples de la planification spatiale.....	362
2. La réforme introduite par le PNUD accentue la centralisation des décisions et la concurrence interministérielle.....	365
IV. LA DÉCONCENTRATION DU POUVOIR CENTRAL : UN FREIN AUX EXPÉRIENCES DE PARTICIPATION.....	367
A. <i>La déconcentration du pouvoir central à l'échelon local : le rôle déterminant des gouverneurs</i> .....	368
B. <i>Des formes « d'innovation politique locale » aux résultats limités</i> .....	370
1. Le bilan de quelques expériences de participation à Ismaïlia.....	370
2. Les dysfonctionnements de la représentativité à l'échelle locale ne permettent pas la remise en cause de la centralisation du pouvoir.....	374
3. Le système d'encadrement administratif résiste aux tentatives de réforme de la gestion étatique soutenues par les organismes internationaux.....	376



<b>CHAPITRE 6 : LES MEGA-PROJETS « NATIONAUX » : UNE RECONNAISSANCE DES ACTEURS PRIVÉS EGYPTIENS ET INTERNATIONAUX PAR L'ETAT .....</b>	<b>381</b>
I. LES MÉGA-PROJETS : OBJECTIFS ET SPÉCIFICITÉS.....	383
II. PORT-SAÏD EST : ENTRE AMBITIONS NATIONALES, FIRMES INTERNATIONALES ET AJUSTEMENTS LOCAUX.....	384
A. <i>Le projet : genèse et limites</i> .....	384
1. Les préalables à la constitution d'un hub et d'une zone industrielle internationale : des capacités techniques adaptées et une direction privée.....	385
2. Les motivations à l'origine du projet portuaire.....	389
3. Un « projet national » sujet à critiques.....	392
B. <i>L'appel d'offres pour le nouveau terminal à conteneurs de Port Saïd : l'exemple d'une négociation entre l'Etat et des investisseurs privés nationaux et internationaux</i> .....	395
1. La difficile conclusion d'un accord de concession.....	396
2. L'Etat règle les conditions de participation des partenaires publics locaux.....	399
3. La mise en concurrence des deux opérateurs mondiaux.....	403
4. Les réticences à la privatisation freinent l'attribution de la concession.....	406
C. <i>La zone industrielle liée au port : une opportunité d'investissement pour les acteurs locaux</i> .....	408
1. Un projet aux mains des investisseurs privés.....	408
2. Des investisseurs égyptiens devenus « développeurs ».....	410
3. La Port Said Investors Company for Development et le positionnement des acteurs locaux.....	411
III. LE PROJET DU NORD DU GOLFE DE SUEZ : UN MONOPOLE DES GRANDS INVESTISSEURS NATIONAUX.....	414
A. <i>Sukhna, le premier port égyptien entièrement privé</i> .....	415
B. <i>La zone économique spéciale (Z.E.S.) : un enjeu pour les acteurs privés nationaux</i> .....	417
1. Les Z.E.S. : un nouveau statut d'incitation à l'investissement.....	417
2. De grands groupes privés égyptiens investissent dans l'aménagement du projet du Nord du golfe de Suez.....	420
3. Les stratégies de participation à l'aménagement de la Z.E.S. de deux développeurs : SIDC et GSDC.....	422
4. Le rôle régulateur de l'Etat.....	427
<b>CHAPITRE 7 : PORT SAÏD : ZONE ET VILLE FRANCHES, LIEU DE LA CONFRONTATION ENTRE POLITIQUE NATIONALE ET STRATÉGIES DES ACTEURS LOCAUX.....</b>	<b>433</b>
I. PORT SAÏD : LE FONCTIONNEMENT D'UNE ZONE FRANCHE DANS UNE VILLE FRANCHE.....	434
A. <i>Zone franche et ville franche : deux statuts complémentaires</i> .....	434
1. La ville franche à l'origine d'une économie de consommation.....	435
2. La zone franche : un arsenal législatif pour favoriser l'industrialisation.....	436
<i>Figure 50 : Port Saïd : localisation de la zone franche et des quartiers commerçants</i> .....	437
B. <i>Le fonctionnement de la zone franche industrielle et commerciale</i> .....	438
1. La suprématie de la fonction stockage.....	438
2. Les marchés local et national : principaux débouchés de la zone franche.....	441
3. La zone franche, un outil d'articulation des économies locale et mondiale ?.....	443
II. LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DE LA ZONE FRANCHE SUR L'ACTIVITÉ URBAINE ET LES AJUSTEMENTS DES ACTEURS LOCAUX.....	447
A. <i>Le boum commercial : principale répercussion économique de la zone franche sur l'activité urbaine</i> .....	447
B. <i>Adaptations des acteurs locaux à la franchise : du partage des fonctions entre élites locales aux dérivés commerciales</i> .....	452
1. Le partage des fonctions entre anciens et nouveaux Port-Saïdiens.....	452
2. Les dérivés du tout commercial.....	461
III. LES RÉGULATIONS ÉTATIQUES : ENTRE LIBÉRALISATION DE L'ÉCONOMIE LOCALE ET CONTRÔLE DES ACTEURS.....	466
A. <i>La ville franche : retour en arrière sur les libertés accordées</i> .....	467
B. <i>Renégociations autour du rôle de la zone franche industrielle d'exportation</i> .....	470
1. Plus d'une décennie de réajustement des réglementations de la zone franche.....	470
2. 1902-1945 : le gouvernement parvient à restreindre l'influence de la première zone franche commerciale.....	473
<b>Conclusion de la IIème Partie</b> .....	<b>476</b>



<b>IIIÈME PARTIE : DE LA CONSTRUCTION RÉGIONALE VOLONTARISTE AU TERRITOIRE EN DEVENIR : REPRÉSENTATIONS CROISÉES.....</b>	<b>479</b>
<b>CHAPITRE 8 : POLITIQUES D'AMENAGEMENT ET PRODUCTION D'IMAGES.....</b>	<b>483</b>
<b>I. LES FONDEMENTS DE L'IMAGE DE L'ISTHME.....</b>	<b>484</b>
A. <i>L'isthme : un lieu d'échanges dont la valorisation est ancienne.....</i>	<i>485</i>
B. <i>L'isthme et la circulation, la représentation universaliste des Saint-Simoniens.....</i>	<i>487</i>
1. L'Association Universelle : le grand dessein de la pensée saint-simonienne.....	487
2. Suez, au cœur de l'utopie universaliste des Saint-Simoniens.....	489
C. <i>L'idéologie libérale et les isthmes.....</i>	<i>494</i>
1. L'isthme de Suez et son canal : la « vitrine du libéralisme égyptien ».....	495
2. L'isthme de Panama : plaque tournante du commerce mondial ?.....	496
3. L'isthme de Tehuantepec : un point fort de l'intégration régionale de l'isthme centraméricain.....	498
4. Les images de l'isthme et la projection d'enclaves dans l'économie globale.....	500
<b>II. LES RESSORTS DU DISCOURS : L'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION DU CANAL AU SERVICE D'UN PROJET POLITIQUE.....</b>	<b>503</b>
A. <i>Un aménagement en phase avec un projet de société idéale : la mise en pratique d'une utopie.....</i>	<i>505</i>
1. L'aménagement régional et la mise en pratique d'un projet de société.....	506
2. Le mythe de l'équilibre.....	509
B. <i>Le souci d'internationalisation.....</i>	<i>510</i>
C. <i>L'aménagement « vertueux ».....</i>	<i>515</i>
1. L'aménagement de la région du canal de Suez : une solution aux problèmes économiques et sociaux de toute l'Égypte.....	516
2. L'aménagement de la sous-région de Port Saïd : un moyen de renforcer la construction régionale.....	517
3. L'urbanisme guérisseur à l'appui de la restructuration et de l'expansion des villes de Suez et Port Saïd.....	519
D. <i>L'exemplarité proclamée de l'aménagement de la région du canal de Suez.....</i>	<i>523</i>
<b>III. LES IMAGES PRODUITES : DES OUTILS DE COMMUNICATION ET DE LÉGITIMATION POUR LA CONSTRUCTION D'UN TERRITOIRE.....</b>	<b>526</b>
A. <i>La construction artificielle d'une territorialité.....</i>	<i>527</i>
B. <i>La fonction de promotion et de communication de la région à destination d'un public interne et externe.....</i>	<i>527</i>
1. La promotion de la région vis-à-vis d'acteurs nationaux et internationaux.....	528
2. Un instrument de mobilisation et de médiation entre pouvoir central et acteurs divers.....	528
C. <i>La légitimation de l'existence et de l'intervention de l'Etat.....</i>	<i>529</i>
1. L'effort de légitimation de l'action étatique dans des villes rebelles.....	530
2. La production d'images et d'identité au service de la régulation des relations entre une ville et le chef de l'Etat.....	531
<b>CHAPITRE 9 : PRATIQUES DE L'ESPACE ET REPRÉSENTATIONS POPULAIRES : LE PROCESSUS DE FABRICATION D'UN TERRITOIRE DU CANAL.....</b>	<b>537</b>
<b>I. LE TERRITOIRE PORT-SAIDIEN : EMBLÈMES ET PRATIQUES FESTIVES, TÉMOINS DU NATIONALISME ET DE L'INFLUENCE MARITIME.....</b>	<b>538</b>
A. <i>« Je dessine ma ville » : les emblèmes de Port-Saïd.....</i>	<i>539</i>
1. Les emblèmes représentés de façon récurrente.....	540
2. De l'emblème au lieu, du lieu au territoire.....	548
B. <i>La fête des alembi, facteur de territorialisation et instrument de régulation sociale.....</i>	<i>549</i>
1. L'origine de la fête des « alembi » : l'exaltation de la libération nationale.....	550
2. Le temps de la fête.....	551
3. La « mise en scène » de la ville.....	552
4. Un espace de contestation tolérée mais encadrée.....	555
5. Les territoires de la fête.....	563
<b>II. PATRIMOINE MILITAIRE ET MOBILISATION DE LA MÉMOIRE COLLECTIVE DANS LA RÉGION DU CANAL.....</b>	<b>568</b>
A. <i>Mémoriaux et lieux de mémoire à l'échelle régionale.....</i>	<i>569</i>
B. <i>L'omniprésence du patrimoine militaire dans les villes du canal.....</i>	<i>571</i>
C. <i>Le canal de Suez, au centre des conflits militaires et des représentations constitutives de la Nation.....</i>	<i>575</i>
1. De l'instrument de la domination impérialiste au symbole de la libération nationale.....	575
2. al-Ubur, la traversée du canal en 1973 et l'émergence d'un mythe fondateur.....	577
D. La réécriture de l'histoire des villes du canal les inscrit dans l'Antiquité et valorise leur résistance.....	580



<b>CHAPITRE 10 : LA MARITIMITÉ, UN FONDEMENT DE L'IDENTITÉ RÉGIONALE ?.....</b>	<b>585</b>
I. DE LA MENTALITÉ MARITIMISTE À LA MARITIMITÉ : LA PRISE EN COMPTE DES RELATIONS DES HOMMES À LA MER.....	586
A. De la « maritimisation » à la « mentalité maritime » .....	587
B. L'émergence de la « maritimé ».....	589
II. GENS DU CANAL, GENS DE MER ?.....	592
A. Les groupes socioprofessionnels de la région du canal de Suez vivant en relation avec la mer .....	593
1. La communauté liée au fonctionnement du canal maritime.....	593
2. Les communautés liées à l'activité du port.....	595
3. Les communautés liées aux activités halieutiques.....	597
B. L'usage de l'interface littorale et la mutation de la maritimé.....	598
C. L'attachement des hommes au canal et à la mer.....	602
III. LA MARITIMITÉ D'UNE VILLE PORTUAIRE : PORT-SAÏD.....	604
A. Des spécialisations socioprofessionnelles : une bourgeoisie de la mer face à des commerçants opportunistes.....	604
B. Les formes classiques de la maritimé en déclin.....	608
C. Le territoire des Port-Saïdiens : vers la maritimisation des comportements ?.....	615
D. La nouvelle maritimé et les enjeux de l'occupation du littoral.....	618
<b>Conclusion de la IIIème Partie .....</b>	<b>624</b>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>627</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>639</b>
<b>Table des illustrations.....</b>	<b>653</b>
<b>Table des matières.....</b>	<b>657</b>





## RESUME

La région du canal de Suez, située sur une marche du territoire égyptien, résulte d'une construction artificielle autour de trois villes destinés au service du transit international. L'Etat a entrepris, depuis la fin de la guerre israélo-égyptienne, de transformer ce nouveau front d'urbanisation par une politique d'aménagement qui vise à revitaliser le canal de Suez et à intégrer la région au territoire national et à l'économie mondiale. A travers une interrogation sur les échelles, les processus, et les acteurs de ces transformations, cette recherche, organisée en trois parties, s'intéresse à la dynamique de l'espace régional résultant de la confrontation d'acteurs animés par des enjeux et des représentations qui leur sont propres.

Dans un premier temps, nous examinons le dispositif régional, lequel est largement influencé par le caractère stratégique du canal de Suez, avant d'aborder les enjeux et les modèles de la politique d'intégration nationale et internationale de la région engagée par l'Etat.

En second lieu, l'organisation régionale est abordée comme le produit des stratégies d'acteurs intervenant à différentes échelles, ce qui permet de soulever la question de la recomposition des rapports de forces entre l'Etat et les acteurs locaux, nationaux et internationaux, dans le contexte de la mondialisation.

Enfin, l'étude des images diffusées par les documents d'aménagement rend compte de la construction volontariste d'une territorialité par l'Etat, qui s'efforce, dans cette région de marche, de forger une identité régionale référant à la Nation. En abordant aussi les représentations populaires, nous recherchons les ressorts de la mobilisation des acteurs locaux en faveur de la construction d'un territoire du canal de Suez.

**DISCIPLINE :** Géographie

## MOTS-CLES

Canal de Suez - Egypte - Analyse régionale - Intégration - Territoire - Aménagement - Enjeux de l'espace - Acteurs - Représentations de l'espace - Mondialisation - Circulation maritime - Zones franches.