Faruk BILICI, 2019, *Le canal de Suez et l'Empire ottoman*, CNRS éditions, 313 p., ISBN : 9782271127068

Joëlle Dalègre

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/ceb/18202>

DOI : 10.4000/ceb.18202

ISSN : 2261-4184

Éditeur

INALCO

Édition imprimée

ISBN : 9782858313693

ISSN : 0290-7402

Référence électronique

Joëlle Dalègre, « Faruk BILICI, 2019, *Le canal de Suez et l'Empire ottoman*, CNRS éditions, 313 p., ISBN : 9782271127068 », *Cahiers balkaniques* [En ligne], 47 | 2020, mis en ligne le 21 août 2020, consulté le 06 juillet 2021. URL : <http://journals.openedition.org/ceb/18202> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ceb.18202>

Cahiers balkaniques est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

**Faruk BILICI, 2019, *Le canal de Suez et l'Empire ottoman*, CNRS éditions,
313 p., ISBN : 9782271127068**

Joëlle Dalègre
CREE-Inalco

Les témoignages et les ouvrages à propos du canal de Suez ne manquent pas, mais tous en font « une affaire strictement franco-britannique impliquant le territoire égyptien, au mieux comme une source de rivalité coloniale [...], au pire comme une affaire de capitalistes avides » aidés par « des hommes courageux ». L'originalité de cet ouvrage est d'utiliser les sources ottomanes, très abondantes à ce propos et jusque-là négligées, et de replacer l'histoire du canal dans le cadre des relations « subtiles » entre l'Égypte et l'Empire auquel elle appartient.

L'auteur, Faruk Bilici, un spécialiste reconnu de l'histoire ottomane, nous présente un livre qui comprend 6 chapitres, 313 pages dont 52 consacrées à la chronologie (très précise et bien utile) et à la bibliographie, aux références et aux index.

Les premiers chapitres permettent de retracer l'aventure conflictuelle qui aboutit à la réalisation du canal. Le premier chapitre rappelle *les prémices d'un projet pharaonique*. Dès le XVI^e siècle en effet, on voit l'idée d'un possible canal des deux mers intéresser les Vénitiens, les dirigeants de Raguse, les Portugais, les cartographes ottomans et tous ceux qui naviguent en mer Rouge ; par la suite, l'idée reste présente dans les esprits jusqu'à l'expédition de Bonaparte en Égypte. Les données du problème restent les mêmes : il serait bon d'améliorer le transfert des marchandises et des hommes de la Méditerranée à la mer Rouge, de faciliter l'accès des pèlerins à La Mecque, d'intégrer le commerce international ; mais les difficultés se retrouvent, d'énormes difficultés techniques et, de plus en plus, des raisons politiques : ce « Bosphore artificiel » (p. 38) ne va-t-il pas couper l'Égypte de l'Empire et la conduire à l'indépendance, ne va-t-il pas accroître l'influence de la France et de la Grande-Bretagne à qui, par ailleurs, au XIX^e siècle, l'Empire ne

peut guère refuser grand-chose ? En tout cas, les études et réflexions sur ce sujet abondent dans les archives ottomanes.

Le deuxième chapitre, *le canal de Suez sous le gouvernement de Saïd Pacha et l'Empire ottoman* (1854-1855) montre les premiers pas de Lesseps pour faire accepter et organiser son projet sur un fond général de réformes dans l'Empire ottoman (le Tanzimat), de guerre de Crimée (qui renforce la dépendance de la Porte face à la Grande-Bretagne et la France), de développement économique (favorable au projet) et d'une amitié solide avec Saïd Pacha. Lesseps pousse en permanence le vice-roi d'Égypte à lui accorder des libertés qui dépassent ses pouvoirs sur un territoire qui reste ottoman et provoque ainsi rapidement l'ire des grands vizirs inquiets.

Ces inquiétudes et ces initiatives qui mettent le pouvoir devant des faits accomplis se multiplient dans la période couverte par le troisième chapitre, *Escalade dans la longue crise* qui couvre la période allant jusqu'à la mort de Saïd Pacha en janvier 1863. Lesseps poursuit son activité tous azimuts, démarchage auprès des politiques français et anglais, contact avec des financiers et des ingénieurs de toute l'Europe, multiplication des études techniques et appels à des ingénieurs de toute l'Europe, constitution de sa société internationale ; il obtient finalement du vice-roi une autorisation pour réaliser des études et des travaux préparatoires, en embauchant une main-d'œuvre locale. Mais le projet et ce que Lesseps réalise dépasse largement les limites des travaux « locaux » dont le vice-roi peut décider seul ; son importance financière et stratégique met en jeu l'intérêt de l'Empire. Ces activités déplaisent fortement à la Grande-Bretagne qui, malgré les avantages commerciaux et militaires qu'elle pourrait en retirer, craint de voir la France se créer une colonie en Égypte. Les grands vizirs ont la même peur et s'inquiètent de voir une part du territoire ottoman exploitée par une compagnie étrangère qui, de surcroît, emploie des étrangers et a recours à la corvée, interdite dans l'Empire depuis le Tanzimat. Ils sont soumis de surcroît aux pressions de la Grande-Bretagne qui rappelle ses services rendus à la Porte. Le sultan décrète en 1859 un arrêt provisoire des travaux que Lesseps ne respecte pas, trois cent mille ouvriers travaillent sur les différents sites à cette date ! En janvier 1861, la Porte se résigne et tente de sauver son pouvoir en indiquant aux ambassadeurs étrangers les conditions à respecter pour que les travaux soient autorisés.

Ismail Pacha et le canal de Suez : la fin heureuse d'un long parcours. Le quatrième chapitre s'ouvre avec la mort de Saïd auquel succède Ibrahim Pacha ; les travaux sont bien avancés : la moitié du canal maritime est opérationnelle, et le sultan Abdülaziz tente de réaffirmer la suzeraineté ottomane en effectuant un voyage diplomatique fastueux en Égypte. La Porte affirme clairement qu'elle accepte le canal, mais tient à réviser les conditions imposées à son vassal, Saïd Pacha, par

Lesseps, elle s'appuie sur un arbitrage confié à Napoléon III, suivi de nouvelles négociations qui lui permettent difficilement de regagner des fragments du terrain perdu en affirmant sa présence.

Les deux derniers chapitres abandonnent les péripéties du percement du canal pour se concentrer sur des aspects moins connus, car nourris des archives ottomanes peu consultées, *l'Égypte et la Porte* et *la presse ottomane*, *l'Égypte et le canal de Suez*. Les relations entre le nouveau dirigeant de l'Égypte, Ismaïl Pacha, qui reçut le titre honorifique de khédive, et la Porte, son suzerain, sont une suite d'hypocrisies, de courbettes, de vexations. Le vice-roi qui se déclare d'abord fort soumis, oublie très vite et multiplie les actes d'indépendance, achetant des armes directement aux Européens, dépensant sans compter pour des voyages et des fêtes luxueuses, allant jusqu'à inviter lui-même les chefs d'État étrangers à l'inauguration du canal, sans même en avertir le grand vizir. Quant à la Porte, résignée à l'existence du canal, elle tente par tous les moyens d'affirmer ses droits en réduisant les privilèges exorbitants accordés par Saïd Pacha. L'étude d'une partie de la presse ottomane de l'époque aboutit à deux indications essentielles : « les fondateurs de la compagnie du canal n'ont pas cherché à y intéresser les populations » et « la presse n'a pas permis de diffuser une information suffisante... pour intéresser les populations » à cette réalisation pourtant cruciale pour l'Empire.

L'ensemble des négociations montre bien que Lesseps n'envisageait, pour réussir et contourner les réticences et l'opposition des grands vizirs, que l'audace, le fait accompli, les relations personnelles avec les dirigeants égyptiens puis européens. L'histoire donnera raison aux vizirs : le canal a bien contribué à couper l'Égypte du reste de l'Empire et établir la colonisation européenne. Ce travail nous instruit sur un aspect non traité jusqu'à maintenant de l'histoire ottomane, et il illustre dans le détail un cas crucial de pénétration européenne dans l'Empire ottoman, et dans un contexte plus large, l'une des tactiques de pénétration coloniale et de rivalité franco-britannique dans ce domaine.