

La réalité juridique du canal de Suez : les enjeux géostratégiques du principe de neutralité

OUAZZANI AHMED
Enseignant –chercheur
Laboratoire Pluridisciplinaire
Faculté Polydisciplinaire Larache
Université Abdelmalek Essaâdi (Maroc)

Résumé

Le comportement colonialiste de dirigeants de la Compagnie du canal de Suez et la présence ostensible des forces armées anglaises sur les territoires égyptiens, sont des facteurs qui ont renforcé le sentiment nationaliste des Égyptiens. À la tête de l'Égypte depuis 1954, Nasser, après s'être assuré du retrait des troupes britanniques occupant la zone du canal, prononce le 26 juillet 1956 à Alexandrie, un discours ferme et nationaliste. Ainsi la nationalisation de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez est devenue un fait. Cette nationalisation surprise a provoqué une crise internationale car le monde entier a été concerné par cet incident dans une région qui devient le principal fournisseur du pétrole. Malgré l'accélération des événements, le principe de la neutralité du canal n'a pas été mis en cause et la liberté de navigation a été garantie en dépit des agitations géostratégiques au tour la région.

Mots clés : Canal de Suez, nationalisation, liberté navigation, neutralité, géostratégie.

L'histoire moderne du canal de Suez connaît une étape essentielle quand la convention de Constantinople, proclamée le 29 octobre 1888, devient le statut juridique du canal de Suez¹. La diplomatie a pris plus de temps que la technologie : il a fallu trente ans aux chancelleries européennes pour se mettre d'accord sur la liberté et l'ouverture du canal de Suez devant tous les navires en temps de paix comme en temps de guerre sans distinction de pavillon². Ce principe est mis en question plusieurs fois durant la vie du canal. Au cours de la deuxième moitié du XX^e siècle, le canal de Suez a connu des événements politiques de grande importance qui ont profondément influencé l'histoire contemporaine de cette voie maritime.

« Le Compagnie universelle du canal de Suez est nationalisée » : on prononçant cette phrase Nasser a brouillé les intérêts géopolitiques et économiques du canal voire dans toute la région. Le 20 juillet 1956, le *Raïs* a expliqué sa décision à propos du canal de Suez. Celui-ci, détenu par des intérêts anglo-français, est nationalisé par le régime nassérien dans l'espoir d'aider à financer la construction du barrage d'Assouan, sur le Nil. Cette volonté a provoqué, en octobre de la même année, la crise de Suez, impliquant la France et la Grande-Bretagne les grands empires coloniaux, et Israël le dernier pays de la région, mais aussi les États-Unis et l'URSS les deux nouvelles grandes puissances³. En même temps, cette décision portait les espoirs de la population égyptienne pour améliorer ses conditions de vie et marquer la fin de la soumission aux puissances étrangères. Plus d'un demi-siècle après la récupération de la propriété du canal par l'Égypte, le paysage a changé, l'organisme du canal de Suez a dû engager les moyens techniques, humains et financiers pour faire face à la compétitivité mondiale⁴.

Le canal de Suez occupe une place considérable dans le droit international. En effet, la récupération de ses droits souverains sur sa voie maritime et sur l'organisme de gestion du canal représente pour le régime égyptien une double victoire et lui

¹ Ahmed Youssef, « Remous et convoitises autour du Canal de Suez : L'histoire de sa construction, de 1859 à 1956 », émission *Focus* diffusée sur *Radio Académie* dont le lien est :

<http://www.canalacademie.com/Remous-et-convoitises-autour-du.html>

² Luc Marion, « L'introuvable neutralisation du Canal de Suez », article publié sur le site

http://www.stratisc.org/strat_054_Marion_tdm.html

³ Université de Sherbrooke, École de politique appliquée, « La nationalisation du canal de Suez », sélection et mise en page par l'équipe de *Perspective Monde*, texte français d'après *le Journal d'Égypte*, le 27 juillet 1956, paru dans le lien suivant :

<http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMDictionnaire?idictionnaire=1673>

⁴ Dalila Abdel Salam & Yolande Youssef, « Le canal en lutte pour son rôle », *Al Ahrām Hebdo*, 24- 30 juillet 1996.

fournit une donnée exceptionnelle sur la partie qu'il entend conduire sur le plan interne mais également au niveau international. Cependant, comment maintenir le canal ouvert même en temps de guerre ? En d'autres termes était-il possible de concilier les droits de souveraineté territoriale avec les intérêts de la navigation internationale ?

Le 13 juin 1956, le dernier soldat anglais quitte le sol égyptien ; quelques semaines plus tard (26 juillet 1956), Nasser proclame la nationalisation de la Compagnie du canal de Suez. Cette décision permet au *Raïs* de mener une stratégie puissante sur le plan politique comme sur le plan économique. En effet, pendant un siècle le canal ne présentait pour l'Égypte aucune valeur politique, parce que l'isthme était quasiment une entité étrangère sur laquelle le khédivé ne pouvait que suivre les décisions des autorités britanniques. La Grande-Bretagne a fait un effort considérable pour garder le canal sous son autorité, les Anglais ont résisté devant les demandes et les revendications d'inspiration nationaliste notamment à la conférence de Lausanne de 1923, qui avaient pour mission remettre l'ordre dans les débris de l'empire Ottoman. Ils ont utilisé leur veto pour empêcher toute tentative permettant à l'Égypte d'étendre sa souveraineté au canal⁵.

Le problème du canal de Suez dans le droit international trouve ses origines avant même que le premier coup de pioche eût été donné sur l'isthme de Suez, le 25 avril 1859. En effet, pressentant que le canal ouvert sera à l'origine d'instant d'heurs que de malheurs. Les prédécesseurs du pacha Mohamed Ali repoussaient les plans de percement de l'isthme de Suez. Pressé par Lesseps, Mohamed Ali Pacha a confié en 1836 le projet de canal de Suez au prince de Metternich (1773-1859 homme politique autrichien, conservateur renversé par la révolution de 1848), qui a conseillé le Pacha d'entreprendre la réalisation en précisant toutefois qu'il conviendrait de neutraliser le canal en prenant comme modèle le traité de Londres de 1841 relatif au statut des droits turcs qui venait précisément d'être soumis à un tel dispositif⁶. Ce traité instituait une très large neutralisation puisqu'il préconisait que les détroits fussent ouverts, en temps de paix comme en temps de guerre aux seuls navires de commerce. Il a été instauré par les Britanniques et les Turcs dans le but d'interdire le passage en Méditerranée des navires de guerre russes. C'est à partir de ces références que le

⁵ Loïc Marion, « L'introuvable neutralisation du canal de Suez », *op.cit.*

⁶ *Ibidem.*

firman de 1856 est adopté pour compléter le premier firman par lequel le pacha d'Égypte avait octroyé à de Lesseps la concession l'autorisant à commencer les travaux de percement. Le canal est donc considéré selon ces firmans comme un élément du territoire terrestre de l'Égypte, ouvert uniquement au commerce international. Il s'agit, en effet d'une déclaration unilatérale de neutralité. Pour que cette déclaration de droit interne égyptien devînt universelle, le prince Metternich avait suggéré que ses termes devraient être repris dans une convention pour que tous les États européens apportent la garantie formelle de respecter le dispositif projeté. En effet, plus de trente ans après l'ouverture du canal de Suez, la convention de Constantinople a vu le jour, garantissant ainsi la libre navigation via la voie navigable en temps de paix comme en temps de guerre à tous les navires avec l'égalité de traitement des pavillons ; ladite convention a été adoptée le 29 octobre 1888 par les chancelleries des 9 puissances concernées par la navigation au sein du canal, il s'agit du Royaume uni, la France, la Russie, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, l'Espagne, les Pays-Bas et la Turquie⁷.

La neutralité du canal de Suez se compose de deux éléments : la neutralité terrestre qui accorde la fermeture des territoires aux forces armées des belligérants, la neutralité maritime qui donne à l'État neutre le pouvoir de fermer sa mer territoriale aux navires belligérants, s'il estime que leur passage menace sa neutralité. Puisque que le canal de Suez est considéré à la fois comme un espace maritime et terrestre, des discordances apparaissent inévitablement dans la mise en œuvre de la neutralité, pour le plus grand dommage de la liberté de la navigation. La situation se complique si l'État riverain est belligérant, le passage des navires neutres est aléatoire parce que, en plus de la fermeture du canal devant tout navire ennemi, les navires neutres sont soumis au contrôle de l'État riverain qui veille à se prémunir contre tout risque de contrebande de guerre⁸.

Partant de sa valeur économique et politique, un autre problème crucial se pose, la défense du canal en cas de conflit. En effet le désarmement de l'État neutre n'est pas mentionné dans le régime de la neutralité ; de plus l'État neutre a le droit et le devoir de protéger par des moyens militaires suffisants l'attitude juridique qu'il a décidée d'adopter. Puisque le canal est une cible probable et privilégiée pour les

⁷ Félix Ponteil, *La Méditerranée et les puissances - depuis l'ouverture jusqu'à la nationalisation du canal de Suez*, Paris, Payot, 1964, pages 61-69.

⁸ *Ibidem*.

attaques ennemies, sa protection et sa défense doivent être efficacement garanties. La vulnérabilité du canal dans une situation de guerre est une évidence parce que sa configuration de 164 kilomètres de longueur peut être atteinte sans grandes difficultés par des armes de longue portée. Dans tous les cas de guerre, nucléaire ou conventionnelle, le canal peut être touché avec une grande précision. De ce fait, l'aire de protection prévu par l'article 4 de la convention de Constantinople est délimité par un diamètre de trois milles marins, à l'intérieur duquel, la portée et l'efficacité des armes modernes pourraient mettre en péril la stabilité du canal. Dans ces conditions, le véritable obstacle à un régime juridique satisfaisant, c'est l'État riverain. La garantie d'une neutralité en se référant à des règles classiques s'avère insatisfaisante. Pour contourner cet obstacle, le recours à des dispositifs complémentaires paraît indispensable⁹.

Une gamme de propositions est présentée par des spécialistes. L'idéal est de détacher le canal du territoire égyptien et d'en faire un espace neutre. Mais comment faire accepter à l'intéresser ce qui ressemble fort à une dépossession mais aussi sur quel contrôle il faut placer le canal ? Une autre proposition visait à faire de l'Égypte un État perpétuellement neutre, comme la Suisse. Mais, vu la taille de l'Égypte et la position géographique du canal, cette formule était impraticable. Après des études profondes de ce problème de la libération de navigation dans le canal de Suez par les membres de l'Institut de droit international en 1878 et 1879, le choix était la neutralisation. Le canal de Suez représente une double valeur, une valeur économique statique, passive et une autre politique, active. En effet, le but économique était derrière le projet de la construction du canal, en facilitant les relations commerciales entre les marchés de consommation et la production, la Compagnie du canal de Suez a cherché l'accroissement de la rente tirée des passages des navires. Cette valeur économique débouche sur une autre valeur de type politique, l'État qui occupe les rives du canal profite d'une position géopolitique remarquable. Le canal est une porte avec une clef ; son occupation est un instrument politique de grande importance, qui peut avoir des effets considérables sur les relations internationales. Cependant, toute altercation géopolitique dans la région du canal, peut perturber son rôle au niveau des transactions commerciales entre l'Orient et l'Occident. Faire le choix de la valeur économique au détriment de la dangereuse

⁹ M.A Moghira, *L'isthme de Suez, passage millénaire*, Paris, L'Harmattan, 2002.

valeur politique, peut être la meilleure façon de protéger et de garantir la neutralité du canal. La neutralisation du canal de Suez qui n'a pas été proclamée formellement, n'a pas été pratiquée. Dans la première moitié de l'histoire du canal, les conditions internationales en rendaient la confirmation et la consécration impossibles et, depuis, elle s'est avérée inutile¹⁰.

Après la nationalisation, la situation du canal dans le droit international subit l'ampleur du bouleversement occasionné par cette décision. Consciente de ces mutations aussi profondes au niveau stratégiques et économiques, l'Égypte révisé de façon radicale ses orientations politiques et économiques, elle a compris que sa stratégie internationale devait se tourner dans le sens que lui dictaient ses intérêts. Le développement économique d'un pays en proie à des difficultés économiques considérables, aggravées par une croissance démographique inquiétante, supposait l'abandon des rêves « nassériens » de pseudo neutralisme et de panarabisme. Depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale et surtout après la création de l'État d'Israël, les problèmes commencent à surgir de manière assez intense¹¹.

En d'autres termes, de sérieuses difficultés sont apparues. En effet, à partir de 1948, l'Égypte a occasionné de nombreux obstacles à la navigation en provenance ou à destination de l'État hébreu parachevés par des guerres dévastatrices en 1967 et 1973. L'Égypte et Israël se sont mesurés dans des affrontements armés. Après cette nationalisation qui n'était en réalité que partielle, puisque les biens de la Compagnie hors d'Égypte n'ont pas été atteints et ont donné l'assise d'une nouvelle compagnie (la Compagnie financière de Suez) elle-même nationalisée par le France en 1981. Le statut du canal de Suez (notamment le principe de liberté) était établi et garanti par un instrument conventionnel international (la Convention de Constantinople) et la déclaration de l'Égypte du 24 avril 1957.

L'utilisation du canal par ses usagers habituels, en dépit des réserves de certains États, notamment la France, a dû contribuer à consolider le régime établi par l'Égypte. Or les obstacles imposés par cette dernière, gênent la liberté de la navigation des navires transportant des cargaisons à destination ou en provenance d'Israël. Le traité de paix israélo-égyptien du 26 mars 1979 a rétabli l'entière liberté de passage

¹⁰ Loïc Marion, *op.cit.*

¹¹ Jean-Jacques Luthi & Mohammed Anouar Moghira, *L'Égypte en République : la vie quotidienne 1952 -2005*, Paris, L'Harmattan, 2006.

des navires israéliens en affirmant dans son article 5 § 1 : « *Les navires israéliens et les cargaisons destinées à ou en provenance d'Israël pourront emprunter librement le canal de Suez et ses approches par le golfe de Suez et la Méditerranée, conformément à la Convention de Constantinople de 1888, s'appliquant à toutes les nations. Les citoyens, navires et cargaisons israéliens, de même que les personnes, navires et cargaisons à destination ou en provenance d'Israël ne subiront aucune mesure discriminatoire pour tout ce qui concerne l'usage du canal.* »¹²

La troisième ouverture du canal de Suez date du 16 décembre 1980 ; cette nouvelle étape du canal est atteinte grâce à des travaux énormes d'élargissement et d'approfondissement pour permettre le passage des super-pétroliers. Elle constitue un événement marquant et un tournant majeur dans l'histoire du canal et de l'Égypte. Le président Sadate, proclame que son pays « offre le canal de Suez au monde entier ». Une telle déclaration a montré que la meilleure garantie de la liberté de navigation et même temps de la prospérité de la région, ne dépend pas d'une neutralisation à laquelle personne ne songe, mais repose surtout sur le retour de la paix dans cette région, considérée toujours et encore comme une plaque tournante des relations internationales¹³.

Dans la situation actuelle, ce sont les « Règles de navigation » qui constituent la partie la plus importante du régime du canal. Ces règles déterminent le fonctionnement et l'organisation de la gestion du canal en commençant par la fixation des compétences des autorités du canal et les administrations maritimes relatives à la navigation sur le canal. Ensuite, elles définissent toutes les dispositions à caractère financier et technique sur les navires qui traversent le canal (à détailler plus loin). Parmi les éléments réglementés aussi par ces « Règles de navigation », nous trouvons les instructions et les circulaires de la *Suez Canal Authority*. Ces dernières doivent être conformes bien évidemment à la convention de 1972 sur la prévention des abordages en mer et à celle de 1974 sur le sauvetage de la vie humaine en mer et à la législation égyptienne en vigueur à savoir (le droit commercial maritime égyptien, le droit civil égyptien ainsi que le Code de la protection de l'environnement). La *Suez Canal Authority* utilise les instructions et les circulaires décrites par « les Règles de navigation » pour actualiser et évaluer les exigences

¹² Le Traité de paix israélo - égyptien (26 mars 1979), publié le jeudi 7 septembre 2006 sur le site : http://www.un-echo-israel.net/article.php?id_article=3182

¹³ Loïc Marion, *op.cit.*

requis des navires. Ceci assure, également, la sécurité de la navigation tout en prévenant la pollution des eaux et en garantissant l'intégrité du canal, de ses installations et de ses équipements. En utilisant les mêmes circulaires l'organisme du canal de Suez publie les tarifs des droits de passage et les sanctions en cas de violation des règles de navigation. C'est donc toute l'importance de cette réglementation infra-conventionnelle et infra-législative qui, pour les usagers du canal, est d'application quotidienne. Son objet même l'expose, en permanence, par volonté délibérée ou par simple dérive technocratique, au risque de s'écarter de l'esprit de la convention de 1888. C'était avec une circulaire (n°33/84 du 13 mars 1984) que l'Autorité du canal de Suez a prévu la possibilité de refuser pendant deux ans le passage de tout navire n'ayant pas respecté une obligation de déclarer certaines cargaisons dangereuses (munitions, explosifs, ...etc.). Ainsi, par la voie d'une autre circulaire (n°86/84 du 9 avril 1984), l'organisme du canal de Suez établit les modalités de l'inspection des navires, et de contrôle des documents et des cargaisons par des agents qui sont habilités d'inspecter les locaux (salle des machines, postes d'équipage, cabines, etc.)¹⁴.

Conclusion

Avec la décision de Nasser de 1956, l'Égypte s'était réconciliée avec son canal¹⁵. En effet, l'arrivée au pouvoir des Officiers libres est marquée par une détermination de renforcer la souveraineté nationale, la nationalisation de la compagnie universelle du canal maritime de Suez s'inscrit dans la logique de ce processus. Bien que la décision de Nasser soit justifiée par la recherche de ressources financières nécessaires pour la construction du haut-barrage d'Assouan, et surtout après l'attitude des États-Unis et de la Banque mondiale qui ont refusé le financement de ce projet ; mais la vraie raison qui a précipité la décision de Nasser est la volonté de celui-ci de consolider l'indépendance du pays, et ce en contrôlant politiquement, militairement, économiquement, le canal. Cette réappropriation nationale est considéré le fil conducteur d'une suite d'événement incommensurable.

Par ailleurs, il faut mettre en évidence la position géographique de Suez qui a joué un rôle déterminant pour garantir la liberté de navigation car le canal de Suez

¹⁴ Louis Moussie, *Suez et Panama : deux carrefours géostratégiques du globe*, Centre de droit maritime et des transports, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille III, Université d'Aix-Marseille III, 1999.

¹⁵ Jean-Paul Calon, cité par Ahmed Youssef, le creuset du nationalisme égyptien, *op.cit.*

constitue un lien énergétique vital entre les pays producteurs de pétrole et tout le continent européen. Les stratégies autour de Suez sont évidentes car son étouffement aurait des effets désastreux sur les échanges commerciaux et énergétiques sollicitant ce passage. Toutes les grandes puissances ont un intérêt à contrôler cette artère économique qui semble vulnérable face aux agitations politiques et surtout militaires qui caractérisent cette région. Les leçons tirées de la Guerre froide et des nombreux conflits arabo-israéliens viennent confirmer la nécessité d'assurer une liberté totale de navigation dans les eaux du canal. Ceci est un objectif majeur de la géostratégie maritime actuelle. Ceci étant dit, on peut confirmer qu'après plus de 140 ans, le canal a su garder une partie de son importance et ce malgré de la concurrence rude des autres moyens de liaison entre le Sud et le Nord, l'Orient et l'Occident. L'œuvre de Lesseps continue ainsi sa mission pour laquelle a été conçue, mais sous la gestion et le contrôle des Égyptiens.

Références bibliographiques

Abde-Essalam G., *Le traité de paix israélo égyptien : étude détaillée et analytique à la lumière des principes du droit international*, Le Caire, Edition : la Renaissance égyptienne, sans date (en arabe).

Abel Karim E., *La mer Rouge dans l'histoire et la politique internationale contemporaines*, Séminaire d'études supérieures sur l'histoire moderne, Université Ain Chems Le Caire, 1980 (en arabe).

Abou El Fetouh Omar, *La nationalisation du canal de Suez et ses répercussions sur le plan international*, thèse de doctorat, Université de droit Toulouse, 1962.

Addabagh Salah, « La souveraineté arabe sur le golfe d'Aqaba et le détroit de Tiran », *Études juridiques*, Beyrouth, Séries d'études, 1976 (en arabe).

Al Khatib M.S, *Le droit international et le droit à interdire la navigation israélienne dans les eaux territoriales arabes*, Bagdad, Librairie al Ani, 1979 (en arabe).

Al Kilany Haïtam, *Les stratégies militaires des guerres israélo arabes : 1948 1988*, Beyrouth, Centre d'études de l'unité arabe, 1991 (en arabe).

Al Youssufi M., *Le statut légal des détroits arabes*, Beyrouth, Éditions Dar Al Hadath, 1982 (en arabe).

Amr Abde-Raouf, *Le canal de Suez dans les relations internationales (1869 1883)*, Le Caire, Autorité égyptienne publique de livre, 1978 (en arabe).

Athanassion G., *Aspects juridiques de la concurrence maritime*, thèse de l'Université de Paris I, 1995.

Ayad Christophe, *Géopolitique de l'Égypte*, Bruxelles, Complexe, 2002.

Barre Raymond, *Nouveaux aspects des échanges internationaux. Globalisation et Régionalisation*, Paris, Éditions de l'Épargne, 1994.

Benadam Ariel, *Le droit de passage à travers le canal de Suez*, thèse de doctorat, Université Paris Sorbonne, 1963.

Berkol Faruk N., *Le Statut juridique actuel des portes maritimes orientales de la Méditerranée : (Les Détroits. Le canal de Suez.)*, Paris, Recueil Sirey, 1940.

Bin Saoud Fahad Bin Saoud Bin Abdallah, *Le poids géopolitique de la mer Rouge, de la crise de Suez de 1956 à 1999*, thèse de doctorat, Université de Paris IV-Sorbonne, 2000.

Catroux Diomède, *La politique soviétique à l'Est et au Sud de Suez, Conférence prononcée au Comité de la Méditerranée*, Paris, Éditions Comité de la Méditerranée, 1971.

Charaf T., *La géographie de la mer, Jourafiat al bahr*, Riyadh, éditions Al Kharugi, 1984.

Chihab M., *Le nouveau droit maritime et les intérêts arabes*, Organisation arabe pour l'éducation, la culture et les sciences, Le Caire, Centre des recherches et des études arabes, 1977 (en arabe).

Corm Georges, *Le Proche-Orient éclaté : de Suez à l'invasion du Liban, 1956 1982*, Paris, Maspero, 1983.

Dessouki S. H., *Hanging World 1956 2000*, London, Heinemann, 1982.

Djalal Sayed, *Les conflits internationaux pour l'exploitation du canal de Suez (1879 1982)*, Le Caire, Autorité publique égyptienne du livre, 1989.

Durosselle Jean-Baptiste, *Histoire diplomatique de 1919 à nos jours*, Paris, Dalloz, 1993.

El Hafnaoui Mustapha, *Le canal de Suez et ses problèmes contemporains*, Paris, Imprimerie Guillemot et de Lamonthé, 1951.

Gaafar G., *L'importance stratégique de la mer Rouge*, Doha, Dar Taqafa, 1986 (en arabe).

Ghali Boutros, *Le canal de Suez et ses problèmes (1854 1957)*, Le Caire, Organisation égyptienne de droit international, 1958 (en arabe).

Goff R., *Le vingtième siècle, une brève histoire globale*, Mggran Colline Inc, 1994.

Hussein H., *Le statut juridique de la mer Rouge et les voies maritimes d'eaux qui lui donnent accès : introduction au management des conflits entre usagers*, Nantes 1989.

Jean-Jacques Luthi & Mohammed Anouar Moghira, *L'Égypte en République : la vie quotidienne 1952 -2005*, Paris, L'Harmattan, 2006.

Kaminsky Catherine & Kruk Simon, *Le monde arabe et Israël aujourd'hui*, Paris, Presses universitaires de France, 1999.

Labidi Ahmed, *Le canal de Suez dans les relations internationales*, thèse de doctorat, Université des sciences sociales, Grenoble, 1988.

Labrousse Henri, « Risques et tensions en mer Rouge », article publié sur le site www.stratisc.org

Le Traité de paix israélo - égyptien (26 mars 1979), publié le jeudi 7 septembre 2006 sur le site : http://www.un-echo-israel.net/article.php3?id_article=3182

Louis Moussie, *Suez et Panama : deux carrefours géostratégiques du globe*, Centre de droit maritime et des transports, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille III, Université d'Aix-Marseille III, 1999.

Lucchini L, Voeleckel M., *Le droit de la mer. Tome I. La mer et son droit, les espaces maritimes*, Paris, A. Pedone, 1990.

Lucchini L., « Les États et la mer, le nationalisme maritime », Paris, *La Documentation française*, 1977.

Luft Gal, « A Shortcut for Russian Oil to Asia » publié sur le site de : *the Institute for the Analysis of Global Security* : www.iags.org

Mahmoud S. A., « Les détroits maritimes dans la région du Moyen-Orient d'un point de vue géostratégie », *Revue de l'Académie militaire roi Khalid*, n°20, janvier 1988 (en arabe).

Marion Luc, « L'introuvable neutralisation du canal de Suez », *Stratégique*, 1990 3, n°47, version électronique sur le site web : http://www.stratisc.org/strat_054_Marion_tdm.html

Mensbrugge Yves Van Der, *Les Garanties de la liberté de navigation dans le canal de Suez*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1964.

Mohammed W.A., *Le droit international des mers à la lumière des arrêts des tribunaux internationaux et nationaux des conventions internationales et de l'accord de 1989*, Le Caire, éditions Dar de la Renaissance arabe, 1988 1989 (en arabe).

Ponteil Félix, *La Méditerranée et les Puissances, depuis l'ouverture jusqu'à la nationalisation du canal de Suez*, Paris, Payot 1964.

Rachwan Diaa, « Redéfinition du rôle stratégique de l'Égypte », *Relations internationales et stratégiques*, n°40, hiver 2000-2001.

Rivero Jean, *Le régime des nationalisations*, Jurisclasseur civil, annexes III, 1948.

Rizk Fathi, *Le canal de Suez, Géographie et Histoire*, Le Caire, Dar Annasr, 1983.

Romer Jean-Christophe, « La pensée stratégique russe au XX^e siècle », Institut de stratégie comparée, Hautes Études stratégiques article publié sur le site web de l'institut : http://www.stratisc.org/pub_ROMER_STRU_tdm.html

Rondot Philippe, « La guerre du Chatt al Arab : les raisons de l'Irak », *Politique étrangère*, volume 45, n°4, 1980.

Salam Dalila Abdel Salam & Youssef Yolande, « Le canal en lutte pour son rôle », *Al Ahram Hebdo*, 24- 30 juillet 1996.

Salama Atef Hafez, *La croissance urbaine d'une ville du canal de Suez : Ismaïlia, application des systèmes d'informations géographiques et télédétection*, thèse de doctorat, Université de Paris Sorbonne, 2003.

Soultan Hamed, *La problématique du Golfe d'Akaba*, Le Caire, Ligue arabe, Centre d'études et de recherches arabes, 1967 (en arabe).

Soultan Hamed, *Le problème du Golfe d'Akaba*, Institut des recherches et des études arabes, Ligue des pays arabes, Le Caire, 1967 (en arabe).

Université de Sherbrooke, École de politique appliquée, « La nationalisation du canal de Suez », sélection et mise en page par l'équipe de *Perspective Monde*, texte français d'après *le Journal d'Égypte*, le 27 juillet 1956, paru dans le lien suivant :

<http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMDictionnaire?iddictionnaire=1673>

Victor V.J, *Égypte, études de géopolitiques*, Paris, Sept/Vidéo, 1996.

Vigarié André, *La mer et la géostratégie des Nations*, Paris, Economica, 1995

Vignes D. & Dupuy R. J, *Traité du nouveau droit international de la mer*, Paris, Economica, 1985.

Wahba M., « Nos ports, comment les protéger ? », *Revue de l'Organisation arabe pour l'éducation, les sciences et la culture*, ALESCO, Tunis, 1982 (en arabe).

Yeghen F., *Le canal de Suez et la réglementation internationale des canaux interocéaniques*, Dijon, Impression de Bernigaud et Privat, 1927.

Youssef Ahmed, « Remous et convoitises autour du Canal de Suez : L'histoire de sa construction, de 1859 à 1956 », émission *Focus* diffusée sur *Radio Académie* dont le lien est : <http://www.canalacademie.com/Remous-et-convoitises-autour-du.html>

Ziyadah N., « Développement des routes maritimes et du commerce entre la mer Rouge, le Golfe arabe et l'Océan indien », *revue des études sur le golfe et la péninsule arabique*, n° 4, 1975 (en arabe).