

"Défense d'intérêts légitimes" dans Il nuovo Corriere della Sera (25 août 1956)

Légende: Le 25 août 1956, le quotidien italien Il nuovo Corriere della Sera s'interroge sur les raisons de la crise du canal de Suez et rappelle l'importance stratégique du canal pour l'approvisionnement en pétrole des pays occidentaux.

Source: Il nuovo Corriere della Sera. 25.08.1956, n° 200; anno 81. Milano: Corriere della Sera. "Difesa di legittimi interessi", auteur: Bartoli, Domenico, p. 1.

Copyright: (c) Traduction CVCE.EU by UNI.LU

Tous droits de reproduction, de communication au public, d'adaptation, de distribution ou de rediffusion, via Internet, un réseau interne ou tout autre moyen, strictement réservés pour tous pays.

Consultez l'avertissement juridique et les conditions d'utilisation du site.

URL:

http://www.cvce.eu/obj/defense_d_interets_legitimes_dans_il_nuovo_corriere_della_sera_25_aout_1956-fr-2db7b776-3874-4f2e-a975-27a29e359270.html



Date de dernière mise à jour: 01/03/2017

Défense d'intérêts légitimes

De notre envoyé spécial

Londres, le 24 août, la nuit.

La vieille Compagnie du canal de Suez porte depuis près d'un siècle le qualificatif «universelle». Nous savons pertinemment que ces définitions cachent souvent des intérêts privés et internationaux sous une formule rhétorique. Il faut toutefois reconnaître que l'adjectif «universelle» répondait aux mythes auxquels Lesseps et les autres croyaient tout comme aujourd'hui Nasser et Nehru croient dans le nationalisme afro-asiatique. Chaque époque est marquée par ses convictions et ses superstitions. Autrefois, on parlait de progrès universel, d'ouverture des continents et des mers à l'expansion et au commerce; aujourd'hui, il s'agit de l'indépendance jalouse des peuples qui sortent de leur condition de colonisés. Le conflit de Suez doit être observé à l'aune de ce passé si l'on veut en comprendre plus largement la signification.

La vieille Compagnie a eu quelques mérites, oubliés dans le vacarme des polémiques. Nous n'en retiendrons qu'un: les taxes de passage pour les navires sont restées fixes, de 1938 à aujourd'hui, au prix de 7 shillings pour une tonne (environ 630 livres). Si l'on compare cette attention très poussée à l'égard des intérêts commerciaux dans le monde aux augmentations enregistrées dans les systèmes de prix, force est de reconnaître la vertu de la modération de la Compagnie universelle, qui a mérité au moins dans un domaine son qualificatif.

Bien entendu, il y a à cela une raison concrète: le gouvernement britannique, sans avoir la majorité, dispose du plus grand nombre d'actions, et il ne néglige pas ses propres intérêts de grande puissance maritime et de principal usager quand il s'agit d'influencer la politique et les prix de la Compagnie. Ce point est véritablement l'argument décisif en faveur d'une participation des clients de Suez à la gestion du canal. La Compagnie n'est plus, et même son principal actionnaire, le gouvernement britannique, renonce à la ressusciter; mais une partie au moins de son universalité, à savoir la préoccupation que les administrateurs témoignent pour les intérêts généraux, devrait survivre.

Deux intérêts différents ont été confondus dans la crise de Suez: les intérêts impériaux de la Grande-Bretagne et, dans une certaine mesure, ceux de la France, comme puissances dominantes du canal et de la région attenante; et les intérêts commerciaux et maritimes, non seulement des Britanniques et des Français, mais aussi de tous les pays qui se servent du canal de Suez et pour qui il est une voie vitale de communication. La conférence de Lancaster House a établi jusqu'à un certain point la distinction entre les uns et les autres. Cependant, la distinction devra être clairement établie à l'avenir, durant les négociations qui devront s'ouvrir avec l'Égypte, si l'on veut aboutir à une solution positive.

Les intérêts politiques des deux puissances qui dominent, ou qui dominaient, le Levant et l'Afrique du Nord, ne peuvent être rétablis que par un coup de force. Mais l'occasion d'agir avec quelque chance de succès, sans embraser tout le monde arabe, est passée depuis plusieurs semaines. Il fallait intervenir directement après la nationalisation du canal: répondre par un coup de force immédiat à la provocation de Nasser, et répondre au fait accompli par un autre. Il semblerait que cela ne fût pas possible, par manque d'un déploiement suffisant de forces. Il était alors préférable de renoncer aux projets d'attaque, attribuant à des préparatifs militaires le caractère d'une action purement défensive. En d'autres termes, il s'agissait de dire qu'intervention il y aurait, seulement dans le but de protéger la liberté de passage ou pour défendre les colonies étrangères contre des massacres violents.

Cette renonciation explicite à l'emploi de la force ne s'est pas encore produite, et cela donne ainsi l'impression que des plans plus subtils et machiavéliques sont en cours. Cependant, le résultat d'une action militaire serait d'ouvrir une série de foyers de combats dans presque tout le Levant et de rendre

concrète et permanente cette alliance entre le tiers-monde et le communisme qui ferait courir l'Europe et les États-Unis à la catastrophe.

Il semblerait donc que ce qui reste de l'hégémonie britannique au Moyen-Orient ne puisse survivre longtemps. Il s'agit d'une perte pour tout le monde, mais il faut accepter l'inévitable, comme l'ont fait ou sont en train de le faire les Britanniques sur la moitié du globe. Il est dangereux de combattre les superstitions de notre siècle au nom de celles d'une autre époque. Cela ne doit pourtant pas nous laisser conclure qu'il n'y a plus rien à faire. Le manque de fantaisie et de rapidité, il est vrai, mènerait au désastre. Et jusqu'à présent, les Occidentaux ont manqué de ces deux qualités. Si une proposition, équivalente au plan Dulles, lequel prévoit un régime international, avait été proposée à l'Égypte quelques jours avant le coup de force de Nasser, le canal de Suez serait devenu, au contraire d'un foyer de crise et de danger, un lien d'amitié et de collaboration. Avancer une proposition de ce genre avant que l'Égypte ne bouge n'aurait pas été aussi absurde qu'il n'y paraît. Dans tous les cas, le problème aurait été reporté de douze ans, à la fin du contrat de la Compagnie, et il était opportun d'anticiper une solution raisonnable.

Aujourd'hui, le plan Dulles doit servir à distinguer les intérêts impériaux, désormais déchus, des intérêts économiques qui, au contraire, vont croissant. La politique du coup de force, si elle n'est pas le contraire du plan américain, en est certainement très éloignée. Elle aurait entre autres pour conséquence de gêner, voire d'interrompre pour un certain temps, les échanges entre l'Europe et les pays situés au-delà du canal.

L'importance des intérêts économiques qui seraient touchés par une crise de Suez peut-être rapidement définie. Les approvisionnements en pétrole de l'Europe viennent, dans leur quasi-totalité, du Moyen-Orient et la majeure partie passe par le canal. En un an, l'Europe a consommé 117 millions de tonnes de pétrole, dont 94 provenaient du Moyen Orient par le canal de Suez ou via les oléoducs. En cas de graves complications, il est à prévoir que non seulement le passage par le canal mais aussi l'utilisation des oléoducs seraient compliqués, pour ne pas dire impossible. Nous dépendrions tous de l'Amérique pour notre approvisionnement.

En Italie, nous occupons la cinquième place de l'ensemble des échanges qui se font par Suez, et nous sommes même en quatrième position si l'on ne tient pas compte du Liberia, qui n'est qu'une république bananière. Notre part du trafic est de 8 %, contre 28 % pour la Grande-Bretagne, 13 % pour la Norvège et 9 % pour la France. Le pétrole occupe la plus grande partie de nos échanges via le canal, et il en va de même pour les autres pays. On estime que sur l'ensemble des marchandises débarquées dans les ports italiens, près d'un quart est passé par Suez et sur celles en partance de nos ports, quelque 11 % devront passer par ce même canal.

Pour la défense de nos intérêts et de ceux de toutes les puissances maritimes, l'emploi de la force pourrait être désastreux. Mais il serait tout aussi désastreux que le canal reste totalement sous contrôle du gouvernement égyptien, car il est légitime de mettre en doute sa compétence technique, mais aussi sa modération, son impartialité dans la fixation des taxes et les garanties relatives à la liberté de passage. Nous avons donc eu raison de refuser d'appuyer les velléités d'intervention et nous avons eu tort lorsque nous avons hésité à soutenir une action diplomatique pour la défense des intérêts maritimes. Finalement, nous avons emprunté la bonne voie.

Domenico Bartoli