

Ramsès II -- 1300 av. J.-C.

Un canal reliant le Nil à la mer Rouge avait déjà été creusé en 1300 av. J.-C. par le pharaon Ramsès II. Il fut ensuite colmaté par les plaines alluviales du Nil et le sable du désert.

Nécho II -- 600 av. J.-C.

Le pharaon Nécho (609 – 594 av. J.-C.) reprit le « canal des pharaons », voie d'eau qui aurait dû utiliser le *Wadi Tumilat* du Delta et mettre en communication le Nil, au sud de l'embouchure, et la mer Rouge.

Ici, il y a deux versions :

Version a) - L'œuvre, colossale pour l'époque, n'a pas pu être terminée et il semble que le même Nécho, à un certain moment, se soit résolu à chercher une alternative en envoyant des navigateurs phéniciens trouver une autre voie de communication ; ceux-ci réussirent cette entreprise, accomplissant, semble-t-il, la première circumnavigation de l'Afrique.

Version b) - Hérodote décrit le canal comme un travail grandiose :

« *Le canal est si long qu'il faut quatre jours pour le parcourir, et si large que peuvent y naviguer deux trières côte à côte. Les travaux furent gigantesques et coûtèrent la vie à 120 000 ouvriers égyptiens.* »

Darius I^{er} – 500 av. J.-C.

Version a)

Le projet de Nécho fut repris par Darius I^{er}, roi de Perse (522 – 486 av. J.-C.), qui finit les travaux, réalisant ainsi la première liaison historiquement prouvée entre la mer Rouge et la Méditerranée, liaison baptisée « canal des pharaons ».

Version b)

Cent ans plus tard, cette singulière voie d'eau fut améliorée par Darius I^{er}, roi de Perse, comme en témoigne une stèle cunéiforme découverte à l'embouchure du canal et commémorant l'événement.

Ptolémée II -- III^e siècle av. J.-C.

Le canal subit, durant les siècles qui suivirent, des modifications partielles qui déplacèrent le site de l'embouchure sur le Nil, la première fois sous Ptolémée II, au III^e siècle av. J.-C.

Les Ptolémées portèrent un grand intérêt à la mer Rouge; Ptolémée II, au lieu d'intervenir sur le canal lui-même, fonda la ville côtière de Bérénice, non loin de *Ras Banas*, dans l'actuelle Egypte méridionale; puis celle de Bérénice *Epi Dire*, sur la côte érythréenne (non loin, peut-être, de l'actuelle Djibouti); ces deux bases donnèrent une grande impulsion au développement de la mer Rouge en tant que voie de communication. Le port de Bérénice devint très rapidement un important centre commercial, terminal d'une route caravanière qui reliait l'Egypte intérieure, et plus précisément la ville de *Qift* (ou *Coptos*) sur le Nil, à la côte et au trafic de la mer Rouge, en direction de la zone côtière de l'Arabie du Sud et de la côte septentrionale de la corne de l'Afrique.

C'est de là que provenaient l'encens et la myrrhe valant leur pesant d'or pour les peuples de la Méditerranée qui les utilisaient au cours de leurs rituels.

La route caravanière de la myrrhe et de l'encens allait du Sud au Nord, en traversant toute la péninsule Arabique ; le port de *Qana*, sur la mer d'Arabie (dans l'actuel Yémen), et celui de Gaza (sur la Méditerranée) en constituaient les terminaux.

II^e siècle av. J.-C.

Autour du II^e siècle av. J.-C., l'expansion du royaume d'*Himayar*, qui occupait la pointe sud occidentale de la péninsule Arabique, y compris le détroit de *Bab el-Mandeb*, déplaça la route de l'encens de la terre à la mer.

Les *Himayari* avaient en fait découvert que le cycle des moussons pouvaient être utilisé pour la navigation, la mousson estivale poussant les navires en direction du Sud, et la mousson hivernale les ramenant vers le Nord. Cette découverte influença radicalement l'utilisation de la mer Rouge comme voie de communication.

Avec la chute des Ptolémées et le passage de l’Egypte en mains romaines, les routes de la mer Rouge ne se développèrent que plus tard.

Cléopâtre – 30 av. J.-C.

Il semble que Cléopâtre, après la bataille d’*Actium*, ait tenté de transférer sa flotte en mer Rouge mais n’y soit pas parvenue, le canal n’étant plus navigable et obstrué en plusieurs endroits.

Rome, Trajan – 100 apr. J.-C.

Version a)

Ce projet fut reconsidéré aussi au cours des périodes impériales romaines, mais fut rapidement abandonné quand on renonça (après une défaite) au projet d’expansion jusqu’au Yémen; la péninsule hostile du Sinâï était alors aux mains de puissantes tribus arabes nomades contrôlant à cette époque les « mystérieux » commerces avec l’Extrême-Orient (l’Inde et la Chine). Le canal projeté fut appelé *Amnis Traianus* mais il n’est pas fait mention de travaux, lesquels ont pu en rester au stade de projet.

Version b)

À l’époque romaine, Trajan réalisa, en 106 apr. J.-C., l’*Amnis Traianus*, utilisé pendant sept cents ans, jusqu’aux conquêtes Arabes.

Les Romains portèrent une attention toute particulière à la création d’un réseau routier et commercial qui leur permettrait de contrôler les activités des plus lointaines provinces : c’est ainsi que de vieux ports, où étaient entreposées les marchandises à l’arrivée et au départ des plus importantes localités africaines et arabes, ainsi que les pays plus lointains, côtiers de l’océan Indien, redevinrent très actifs, tel celui de Bérénice. On créa également de nouveaux ports. Ce fut probablement sous l’empereur Trajan que fut créée la flotte de la mer Rouge destinée à protéger les routes commerciales sur cette mer, routes qui, à partir du VII^e siècle, furent entièrement aux mains des Arabes.

Les Arabes – VII^e siècle apr. J.-C.

Après avoir définitivement conquis la Cyrénaïque en détruisant les ultimes défenses byzanti-

nes, les Arabes soumièrent aussi l’exarchat de Carthage qui deviendrait la tête de pont de la conquête de la Sicile.

Après la conquête et l’asservissement des ex-pays des pharaons (647 apr. J.-C.), les Arabes entreprirent de grands travaux pour faire de cette région une base en vue d’une nouvelle et plus rapide expansion en Occident.

A l’origine, la flotte arabe était modeste, mais elle fut rapidement développée dans des buts militaires.

L’armée arabe, guidée par le valeureux général *Mo ’âwiyat*, entra en Cappadoce, après avoir anéanti les défenses byzantines, et occupa Césarée. Elle se dirigea ensuite vers la Frigie, et s’arrêta temporairement devant la ville fortifiée d’*Armorio*. *Mo ’âwiyat* forma aussi une grande flotte (ce qui semblait alors absurde pour une armée de cavaliers et de chameliers). La première expédition navale arabe se dirigea sur Chypre ; en 654, la flotte assiégea Rhodes, en 669, Constantinople, et, en 674, la Crète. En 580, *Mo ’âwiyat* était déjà âgé, mais son fils, *Yâzid*, lui succéda au califat.

L’un de ces travaux fut la reprise du percement du « canal des pharaons », rebaptisé « canal des princes de la foi », suivant le projet conçu par le calife Omar avant de mourir. Les navires l’utilisèrent pendant presque deux cents ans ...

Au bout de quelques années d’innovations et d’études, les activités maritimes des Arabes se développèrent, atteignant des sommets impensables, et ce grâce également à la conquête de Carthagène et d’Alexandrie où subsistaient encore les fameux chantiers navals (qui furent appelés ensuite, de l’arabe, Arse-nallah) mais surtout les bibliothèques où pouvaient être consultés de très savantes études géographiques et navales (*d’Eratosthène à Philomène Philopator*) mais aussi des rapports détaillés sur les routes commerciales de l’Antiquité.

En l’an cent après J.-C., les routes reliant Adane (Golfe d’Aden, au Yémen), via l’Inde, à Ceylan et Canton (où ont été retrouvées nombre de pièces de monnaie romaines datant de la période impériale) étaient bien connues.

... De nouveaux navires, de nouveaux systèmes de navigation et la découverte ou la redécouverte de nouvelles routes amenèrent en un temps record les navires arabes sur toutes les mers méditerranéennes, l'Atlantique, les mers du Nord, l'océan Indien, jusqu'aux mers de Chine ; à Canton, notamment (et dans l'actuelle Hong Kong), les Arabes établirent des bases commerciales, bancaires et des entrepôts.

Il semble que des routes régulières existaient alors, et ce même pour le tourisme ; déjà en 414 apr. J.-C. l'on mentionne le voyage effectué par le bouddhiste chinois Fa-Hien de Canton à Java, via la mer de Chine méridionale, sur un navire commercial très confortable qui, outre son chargement, pouvait transporter deux cents personnes.

L'expansion phénoménale et le fractionnement de l'empire arabe furent plus tard à l'origine de violents et déchirants affrontements entre califes ; c'est pourquoi le calife Abou Giafar fit fermer le canal en 842, l'obstruant de sable et de blocs de pierre.

Charlemagne – 825

Avant la fermeture de 842, l'on sait qu'en 825 un géographe irlandais, du nom de Dicuilus et vivant à la cour de Charlemagne, publia une « géographie ». Parlant de l'Égypte, il relate

« ... qu'un moine, du nom de Fedele, visitant la Terre Sainte, via la Méditerranée et l'Égypte, continua son périple du Nil à la mer Rouge via un canal. »

Ignorant l'histoire antique et l'histoire arabe contemporaine, il ajoute honnêtement :

« ... bien que je n'ai jamais trouvé une mention similaire, à savoir que l'on pouvait naviguer de la Méditerranée à la mer Rouge, frère Fedele a raconté son voyage et confirmé son récit en ma présence, et il est digne de foi. »

En peu de temps, le sable et les débris effacèrent le canal des pharaons – pour la seconde fois – de la vue et de la mémoire.

Plus de six siècles s'écoulèrent jusqu'à ce que, en 1484-1485, des moines, envoyés par le pape en visite en Abyssinie, passèrent près du canal et en admirèrent, stupéfaits, les vestiges recouverts

de sable. Il existe un récit détaillé de l'histoire du canal de Ramsès II à Néchao, indubitablement recueilli sur place, où le canal est décrit comme «... large de cent pieds et profond de trente, le sable l'ayant colmaté à moitié ; il devait relier la mer Rouge à la Méditerranée mais ... [et ici l'on trouve une aberration, les moines omettant de mentionner, peut-être volontairement, que les Arabes y avaient navigué pendant longtemps ; une faute qui ne sera pas sans conséquences sur les projets qui suivirent] ... mais les pharaons ne voulurent pas continuer les travaux sous prétexte que la mer Rouge se trouvait à un niveau plus élevé que la mer Méditerranée et que l'ouverture du canal aurait provoqué l'inondation de l'Égypte toute entière. »

Combats en Mer Rouge

En vue de contrôler le commerce avec l'Orient, les Portugais, au début du 16^e siècle, occupèrent divers postes stratégiques situés le long des côtes du Soudan et du Yémen, mais les visées expansionnistes des Portugais alarmèrent les puissants mamelouks d'Égypte qui, aidés par les Turcs ottomans, envoyèrent une grande flotte au Yémen et reprirent le contrôle de presque toute la côte, protégeant ainsi leurs intérêts en mer Rouge méridionale.

Quelques années plus tard, en 1516, l'armée ottomane conquiert le port de Suakin (au Soudan), et l'agrandit ; des marchands venus d'Istanbul y construisirent de superbes demeures. En 1529, Suakin servit de base à l'invasion turque du Yémen. Ta'izz fut prise en 1545, Aden, en 1547, et Sa'naa en 1548. De 1700 à 1800, les Ottomans continuèrent à exercer leur domination dans diverses parties de la mer Rouge, mais leurs méthodes répressives furent à l'origine d'un lent, mais inexorable, déclin de leurs villes côtières qui culmina en leur abandon.

Cette abandon favorisera, un siècle plus tard, l'œuvre de Laurence d'Arabie qui réussit à lui seul à fédérer les tribus arabes rebelles et à en faire une armée capable d'affronter les Turcs et de reconquérir Aqaba, lors d'une fameuse bataille, et Damas en 1918.

Leibniz et Louis XIV – 1670

On reparla du canal en 1671 quand un savant allemand, Leibniz, célèbre mathématicien et philosophe, lors d'une visite à la cour de France, suggéra à Louis XIV de restaurer cette voie d'eau. Sa suggestion était la suivante :

« ... Majesté, si Vous avez l'intention et la volonté de conquérir aussi l'Orient, il serait préférable de relier, avec cette voie d'eau, la Méditerranée à l'océan Indien, et d'ouvrir ainsi la voie à une conquête digne d'Alexandre le Grand ... »

Leibniz fut pris pour un fou, Louis XIV ne l'écouta pas et reporta toute son attention vers le Nord (guerre de Hollande).

Napoléon – 1800

Le projet du « fou » allemand tomba dans l'oubli pendant cent autres années ; à la fin de ces cent ans d'oubli, un général du nom de Napoléon, curieux de tout, voulant tout apprendre du passé et ayant déjà lu et feuilleté des milliers de volumes, tomba sur le rapport de Leibniz.

Il était en train de se documenter avant la campagne d'Égypte et retrouva dans les rayonnages l'étude de Leibniz ; une fois en Égypte, il se fit conduire sur le site des vestiges encore visibles et s'exclama « Messieurs, voici le "canal des pharaons" ! »

Mais ses ingénieurs, loin d'être à la hauteur d'une entreprise aussi colossale, entravèrent la réalisation du projet ; ils estimaient (se fondant peut-être sur le rapport erroné des moines en 1485) que la mer Rouge se trouvait à un niveau supérieur et craignaient que l'océan Indien ne déborde tout d'abord sur l'Égypte, la submergeant, et ensuite sur la Méditerranée, noyant ainsi les côtes.

Ils n'entreprirent donc rien à l'époque. Seul le physicien et mathématicien Laplace ne cessait d'affirmer que ces techniciens avaient dit des sottises et que les océans et les mers du monde entier avaient toujours eu le même niveau.

Metternich, Negrelli, de Lesseps -- 1850

De discussions en études, l'on en arriva, en 1846, à la création par Metternich d'un comité

d'études qui fit le point sur la situation. Le chancelier autrichien ne vit pas la fin de ces travaux, ni l'ingénieur italien Negrelli qui avait fait les calculs et les plans technique de cette œuvre cyclopéenne.

En 1854, Ferdinand de Lesseps, qui avait fondé la Société d'études du canal de Suez, présenta le projet de réalisation d'un nouveau canal reliant les eaux de la mer Rouge à celles de la Méditerranée, étant donné qu'il n'y avait plus trace des travaux de l'Antiquité.

Les travaux débutèrent en avril 1858 et le canal fut officiellement inauguré une dizaine d'années plus tard, le 17 septembre 1869. Le canal suivait en partie l'ancien tracé et en partie un nouveau ; à l'origine, l'ouverture de cette grande voie d'eau n'apporta que peu de bénéfices à l'Égypte, comparé à ceux des actionnaires européens de la Compagnie de Suez.

Grâce à l'impulsion donnée par l'ouverture du canal de Suez, le trafic maritime augmenta considérablement et fit de la mer Rouge une des mers les plus importantes et les plus stratégiques de la terre.

Pourquoi oublie-t-on ?

Au Moyen Age, peu de gens savaient lire, dans le monde et encore moins en Europe. Les connaissances géographiques de l'Antiquité étaient tombées dans l'oubli. En 300, *Lactance*, précepteur des fils de l'empereur Constantin, soutenait que « ... l'ignorance en matière de géographie est même considérée comme méritoire et bien vue de Dieu. » Cette ignorance perdura jusqu'à la fin du XIIe siècle.

De fait, les Arabes, au Sud, et les Vikings, au Nord, naviguèrent longtemps seuls et en toute quiétude sur les mers.

Bibliographie:

Extrait du site www.cronologia.it