Il y a 157 ans, jour pour jour : le canal de Suez s’ouvre, l’œuvre de Lesseps change les routes du monde

17/11/2026 à 7h00



Le 17 novembre 1869, à Port-Saïd, une flotte s’apprête à franchir une voie d’eau qui n’existait pas dix ans auparavant. À sa tête, le yacht français *L’Aigle* transporte l’impératrice Eugénie. Les souverains et les invités venus d’Europe célèbrent l’ouverture du **canal de Suez**, en Égypte : une route maritime nouvelle entre la Méditerranée et la mer Rouge, portée par le diplomate français **Ferdinand de Lesseps** et construite avec le concours décisif de l’Égypte.

Cette inauguration, il y a **157 ans, jour pour jour**, transforme le commerce mondial. Elle raconte à la fois un grand succès d’ingénierie, des vies de travailleurs éprouvées par un chantier gigantesque et le début de nouvelles rivalités entre puissances.

Avant Suez, pourquoi fallait-il contourner l’Afrique ?

Au milieu du XIXe siècle, un navire qui relie Marseille ou Londres à l’Inde par la mer doit généralement contourner

l’Afrique, passer le **cap de Bonne-Espérance**, puis remonter l’océan Indien. La route est longue et coûteuse. Avec l’essor de la navigation à vapeur, négociants et armateurs cherchent un trajet plus court, moins dépendant des longues traversées océaniques.

La solution se trouve dans l’**isthme de Suez** : une bande de terre égyptienne qui sépare deux mers. En creusant une voie maritime à travers cet isthme, les bateaux peuvent passer directement de la Méditerranée à la mer Rouge. Le canal est **sans écluses** : il ne s’agit pas de faire gravir des niveaux d’eau aux navires, mais d’ouvrir un passage navigable d’une mer à l’autre.

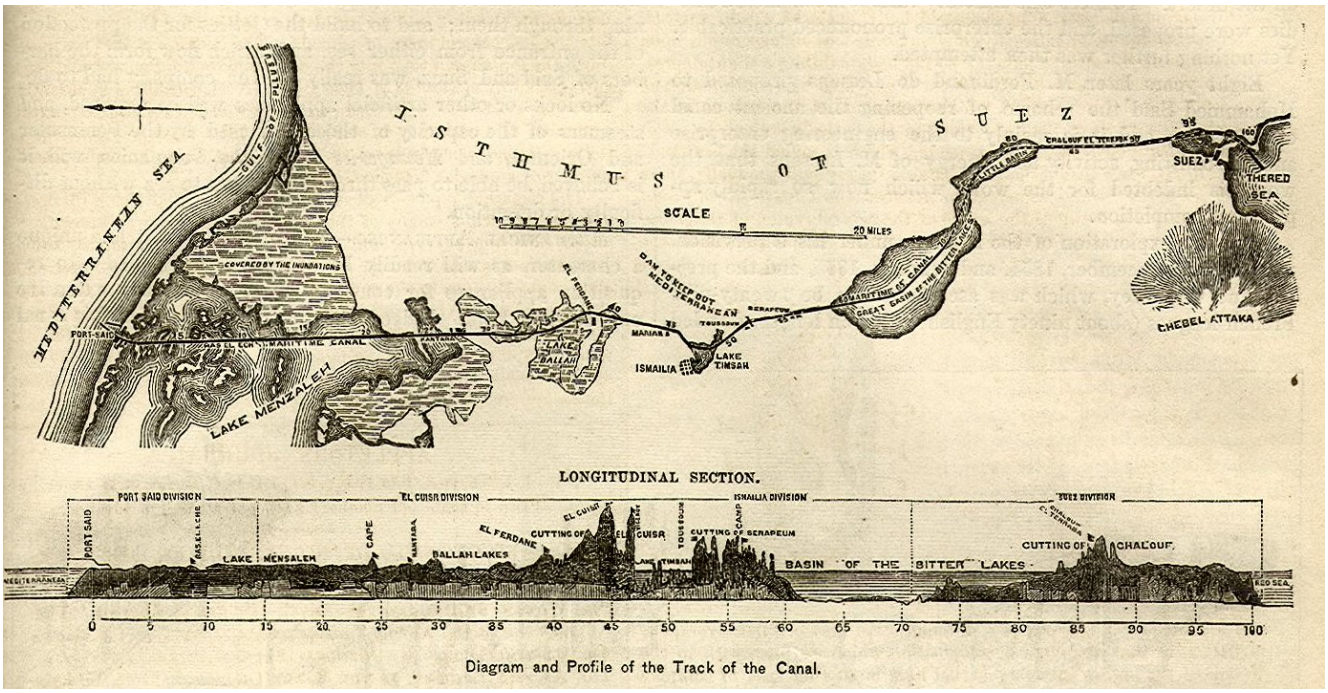


Diagram and Profile of the Track of the Canal.

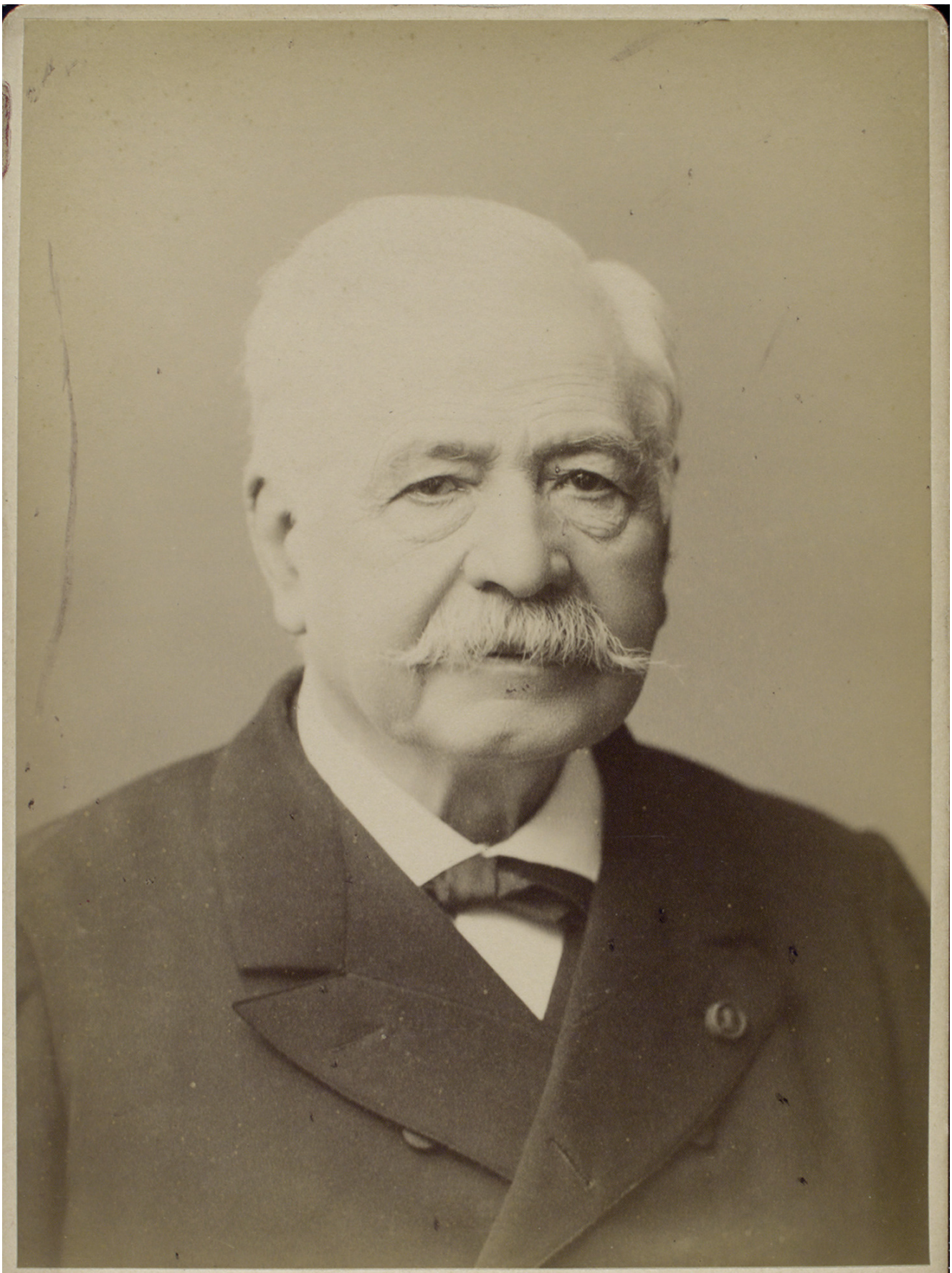
Comprendre le tracé : cette gravure publiée en 1869 suit le canal de Port-Saïd, sur la Méditerranée, jusqu’à Suez, au bord de la mer Rouge, en passant par la région d’Ismaïlia et les lacs Amers. Source : *Appleton’s Journal* (1869), domaine public.

Qui est Ferdinand de Lesseps, l’homme du canal ?

Ferdinand de Lesseps (1805-1894) est un ancien diplomate

français, et non un ingénieur de formation. Son talent réside dans la négociation et dans sa capacité à réunir soutiens, capitaux et équipes techniques. Il connaît l'Égypte et obtient du vice-roi **Mohamed Saïd Pacha** une concession, c'est-à-dire le droit confié à une compagnie de construire puis d'exploiter le canal pendant une durée déterminée.

La **Compagnie universelle du canal maritime de Suez** est fondée en 1858. Des souscripteurs français financent une part importante de l'entreprise ; l'Égypte y engage également des moyens considérables. Le projet suscite l'opposition de Londres, qui craint que la France ne gagne trop d'influence sur une route menant à l'Inde, alors au cœur de la puissance britannique.



Nadar

RUE D'ANJOU St. Hre 51.
(HÔTEL PRIVÉ)

Ferdinand de Lesseps photographié par Nadar au XIXe siècle. Diplomate et organisateur du projet, il s’appuya sur des ingénieurs, des entrepreneurs et une main-d’œuvre venue d’Égypte et d’ailleurs. Photographie : Nadar, domaine public.

Dix ans de travaux : le génie des machines et l’épreuve des paysans du Nil

Le chantier s’ouvre le **25 avril 1859**. Dans une région désertique, il faut creuser une voie d’environ **160 kilomètres**, créer des installations, approvisionner les ouvriers en eau et aménager des ports. Les campements grossissent ; des villes comme **Port-Saïd** et **Ismaïlia** se développent autour du chantier.

Mais les premières années ont un coût humain lourd. Des **fellahs**, paysans égyptiens, sont mobilisés par le système de la **corvée**, un travail imposé par l’autorité. Ils creusent à la pelle et à la pioche dans des conditions particulièrement dures. Des dizaines de milliers de morts sont évoqués dans des travaux historiques, mais les estimations restent incertaines faute de registres complets. La corvée cesse en 1864 ; le chantier s’appuie alors davantage sur des ouvriers salariés et sur de puissantes **dragues mécaniques**, qui extraient et évacuent le sable et la terre.

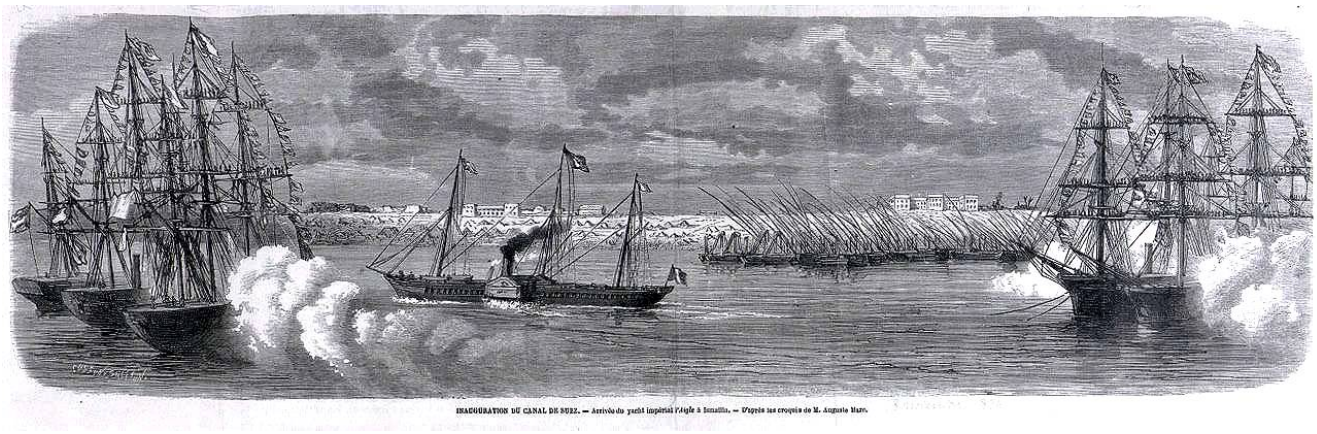
Le **18 août 1869**, la jonction des eaux est réalisée au niveau des lacs Amers. Après une décennie d’efforts, le passage est prêt pour une inauguration internationale.

17 novembre 1869 : l’impératrice Eugénie ouvre le cortège

Napoléon III ne vient pas en personne : c’est son épouse, l’**impératrice Eugénie**, qui représente la France à la cérémonie. L’Égypte est conduite par le **khédive Ismaïl Pacha** –

« khédive » désigne alors le souverain égyptien placé dans la dépendance nominale de l’Empire ottoman. Plusieurs maisons régnantes et délégations européennes ont fait le voyage.

Le 17 novembre, le yacht impérial ***L’Aigle*** s’engage dans le canal à la tête du cortège. Les navires gagnent d’abord Ismaïlia, puis poursuivent leur traversée jusqu’à la mer Rouge les jours suivants. La fête est grandiose, mais l’ouvrage n’est pas parfait : des difficultés de navigation apparaissent dès les premiers passages et imposent rapidement des améliorations.



Le yacht *L’Aigle* arrive à Ismaïlia pendant les festivités de l’ouverture. Gravure d’après des croquis d’Auguste Marc, publiée dans *L’Illustration* du 11 décembre 1869 ; collection BnF / Gallica, domaine public.

Ce que le canal change pour la France… et pour l’Égypte

Le canal donne un nouvel élan aux liaisons maritimes de **Marseille** vers l’océan Indien et l’Asie. La Bibliothèque nationale de France relève qu’au début des années 1870, le voyage maritime entre Marseille et Bombay, qui exigeait deux ou trois mois en passant par le cap de Bonne-Espérance, peut se faire en environ un mois par Suez. L’ouverture marque aussi une étape dans l’histoire de l’industrie française, de ses entreprises de travaux publics et de sa navigation commerciale.

Pour l'Égypte, le bilan est plus douloureux. Le pays a largement financé le canal et s'est lourdement endetté. En **1875**, Ismaïl Pacha doit céder ses parts à la Grande-Bretagne ; en **1882**, l'armée britannique occupe l'Égypte. Le canal devient un axe stratégique que plusieurs puissances cherchent à contrôler. En **1956**, le président égyptien **Gamal Abdel Nasser** annonce sa nationalisation, provoquant une crise internationale.

La voie maritime est aujourd'hui administrée par l'Égypte. Elle demeure l'un des passages essentiels de la circulation mondiale. Derrière l'image des bateaux et des drapeaux de 1869, son histoire réunit donc **l'ambition d'un Français, les savoir-faire de plusieurs pays et le labeur immense des ouvriers égyptiens**.

À retenir

Le 17 novembre 1869, le canal de Suez est officiellement ouvert à la navigation. L'entreprise conduite par Ferdinand de Lesseps raccourcit la route maritime entre l'Europe et l'Asie. Elle doit autant à l'ingénierie et au financement qu'aux travailleurs qui ont creusé l'isthme, et ses conséquences politiques dépassent largement la cérémonie inaugurale.

Pour aller aux sources

Le canal de Suez : histoire, travaux et enjeux internationaux – Bibliothèque nationale de France, par l'historienne Caroline Piquet ; Suez : les 150 ans d'un canal très disputé – CNRS, sur les ouvriers et les conséquences politiques ; Histoire du canal de Suez – Autorité du canal de Suez ; Le fonds photographique du canal – ministère de la Culture ; L'inauguration à Port-Saïd, illustration d'Édouard Riou – Wikimedia Commons, œuvre de 1869 ; Plan du canal publié en 1869 – Wikimedia Commons.