



HAL
open science

Caroline Piquet, la compagnie du canal de Suez. Une concession française en Égypte (1888-1956), Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2008 [compte-rendu]

Bruno Marnot

► **To cite this version:**

Bruno Marnot. Caroline Piquet, la compagnie du canal de Suez. Une concession française en Égypte (1888-1956), Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2008 [compte-rendu]. *Revue d'histoire maritime*, 2011, 12, pp.345-347. <10.70551/TDFX1696>. <hal-05004905>

HAL Id: hal-05004905

<https://hal.science/hal-05004905v1>

Submitted on 25 Mar 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC 4.0 - Attribution - Non-commercial use - International License

numéro

12

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux*

Comptes rendus – 979-10-231-1777-6



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

12

**Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-738-3
PDF complet – 979-10-231-1759-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou, Édito – 979-10-231-1760-8
Bouchon – 979-10-231-1761-5
Haudrère – 979-10-231-1762-2
Guéroul – 979-10-231-1763-9
Bonnichon – 979-10-231-1764-6
Dupouy – 979-10-231-1765-3
Weber – 979-10-231-1766-0
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1767-7
Barazzutti – 979-10-231-1768-4
Ybert – 979-10-231-1769-1
Hroděj – 979-10-231-1770-7
Villiers – 979-10-231-1771-4
Jeanne – 979-10-231-1772-1
Louvier – 979-10-231-1773-8
Lenhof – 979-10-231-1774-5
Boureille – 979-10-231-1775-2
Grosvallet – 979-10-231-1776-9
Comptes rendus – 979-10-231-1777-6

Mise en page et version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	5
---------------------------	---

STRATÉGIES NAVALES ET COMMERCIALES DANS L'OCÉAN INDIEN

L'expansion de l'Islam dans l'océan Indien à l'époque médiévale Geneviève Bouchon	9
Les marins français dans le golfe du Bengale aux XVII ^e et XVIII ^e siècles Philippe Haudrère.....	27
Le naufrage de la flûte <i>l'Utile</i> sur l'île de Sable en 1761 : pratiques de la traite des esclaves dans l'océan indien et évolution des idées Max Guérout.....	41
Présence française dans les mers de l'Inde sous Louis XVI Philippe Bonnichon	61
Une tentative commerciale dans l'océan indien de 1772 à 1777 : Arnaud Lamaignère à l'Île de France Madeleine Dupouy	77
De Pondichéry à Marseille, le commerce des arachides (1875-1914) Jacques Weber	91

LE RÔLE DES AMIRAUX

Introduction Éric Barré	107
Les Amiraux de France (XVI ^e -XVIII ^e siècles) Michel Vergé-Franceschi	109
Étude comparative des officiers généraux aux Provinces-Unies, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV (1643-1715) Roberto Barazzutti	119
Les premiers amiraux de la marine russe Édith Ybert.....	153

	Du casse, une élévation unique, et une carrière de traverse sous l'ancien régime Philippe Hrodej.....	167
	Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, amiral de la Révolution à la Restauration Patrick Villiers	193
	L'amiral Hugon au Levant (1832-1833) François-Xavier Jeanne.....	203
	Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III, le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant en chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1862) Patrick Louvier	219
	L'amiral de la Flotte John Jellicoe (1859-1935), l'homme qui a décidé du sort du monde Jean-Louis Lenhof.....	251
4	L'âge de l'amiral, ou la difficile gestion des officiers généraux de la Marine au début de la Cinquième République (1960-1966) Patrick Boureille	291

VARIA

	Conditions de vie et solidarité à bord des navires marchands bordelais, de la fin de la guerre de Sept Ans à la guerre d'Amérique Christophe Grosvallet	313
--	---	-----

CHRONIQUE ET COMPTES RENDUS

	Nouvelles d'Histoire maritime Jean-Pierre Poussou.....	331
	Jacques Bernard (1917-2010).....	335
	Comptes rendus.....	339

**Chronique et
Comptes rendus**

(et souhaitable ?) dénominateur commun, dans un avenir proche, d'une politique maritime globale qui semble à l'heure actuelle faire cruellement défaut. À cet égard, certains contributeurs démontrent les faux postulats de la théorie orthodoxe appliquée à la gestion des ressources halieutiques, qui semblent conduire dans une impasse (p. 56 et suiv.). Dans le dernier chapitre, le plus géographique de tous, les auteurs rappellent également avec force les tensions affectant l'espace littoral, soumis à des spéculations économiques aux objectifs contradictoires qui compliquent singulièrement sa gestion par les pouvoirs publics et les acteurs impliqués dans sa mise en valeur.

Au total, il faut saluer la publication de cette entreprise collective de premier ordre, qui vaut tant par sa richesse informative et son souci d'exhaustivité que par son exigence intellectuelle. Qu'il soit économiste, historien, géographe ou sociologue, chaque spécialiste d'un segment de l'économie maritime et littorale y trouvera matière à réflexion.

Bruno Marnot

345

CAROLINE PIQUET, *LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ. UNE CONCESSION FRANÇAISE EN ÉGYPTÉ (1888-1956)*, PARIS, PRESSES DE L'UNIVERSITÉ PARIS-SORBONNE, 2008

Issu d'une thèse de doctorat, le livre de Caroline Piquet s'inscrit dans la bibliographie déjà riche de l'histoire du canal de Suez, illustrée notamment par les ouvrages de D. A. Farnie, N. Montel et H. Bonin lesquels, sous des approches différentes, avaient déjà abordé cette épopée technique et économique, qui fut l'un des grands mythes mobilisateurs de l'imaginaire européen, et plus particulièrement français, du XIX^e siècle. Le premier mérite du travail produit par C. Piquet réside dans le dépouillement impressionnant d'archives, aussi bien françaises qu'étrangères, privées que publiques, ministérielles comme consulaires... Peu de sources ont échappé à ses fourches caudines. On lui saura gré aussi d'avoir su mobiliser une bibliographie quasi exhaustive, et qui ne s'est pas limitée à la littérature occidentale. Sa connaissance de la langue arabe permet ainsi de connaître un point de vue égyptien sur la question, ce qui confère assurément une plus-value à l'ouvrage.

L'autre intérêt réside dans le choix de la perspective adoptée par l'auteur qui s'est efforcée d'« étudier le point de passage ou plutôt de déchirure entre deux logiques » (p. 33), celle d'une compagnie *off-shore* jouissant d'une énorme rente de situation, tirée des revenus du canal, et celle d'un État égyptien en gestation qui souhaite la capter à son profit. D'où la chronologie : si 1956 était une évidence comme *terminus ad quem*, l'année 1888 fut celle de la convention internationale de Constantinople, consacrant la neutralité et le libre usage du canal. Au nom

de ces principes, l'entreprise n'a cessé de revendiquer son statut de compagnie universelle qui remplissait une mission d'intérêt supérieur, justifiant la mise à l'écart de l'État égyptien, pourtant autorité concédante. Très rapidement, le canal est donc devenu le point de fixation majeur à la fois politique, économique et symbolique de la cause nationaliste. Même si l'historien doit se défier des explications de type déterministe, il faut bien admettre que tout ou presque du dénouement du 1956 est déjà contenu dans l'imbroglio juridico-économique des origines. En témoigne l'affaire du renouvellement de la concession, en 1909-1910, qui fit intervenir avec fracas l'opinion publique égyptienne et représenta le premier échec majeur enregistré par la Compagnie. À partir de cette crise fondatrice, C. Piquet retrace avec méticulosité le retournement progressif et obstiné du rapport de force en faveur des Égyptiens.

346

Toutefois, comme le précise le sous-titre, ce récit ne se limite pas à la chronique d'une entreprise, qui constitue seulement la première partie du livre. C'est tout un univers social qui est ressuscité, celui du monde du travail d'abord (deuxième partie), au profil éminemment international, où les qualifications – et les inégalités – professionnelles recourent pendant longtemps les origines nationales, même si ces repères tendent à se brouiller à partir de l'Entre-deux-guerres sous la pression croissante du syndicalisme égyptien. C. Piquet décrit bien la singularité de ce mouvement ouvrier, dont le rôle ne s'est pas limité à la promotion des droits sociaux des nationaux, mais a également servi d'avant-garde politique et préparé la relève pour l'après-nationalisation. Cette pression a ébranlé le paternalisme traditionnel des dirigeants de l'entreprise. Toutefois, la description du monde du travail ne s'est pas réduite au récit des tensions entre main-d'œuvre et patronat : elle restitue aussi avec précision l'évolution des statuts, la politique de formation des ouvriers, les pratiques professionnelles et le formidable complexe industriel *sui generis* que fut le chantier permanent du canal de Suez.

À la lecture du livre, la compagnie apparaît mieux que jamais sous un jour ambivalent : vue de l'extérieur, elle apparaît surtout britannique, en raison de la présence des Anglais en Égypte à partir de 1882 et de l'intérêt stratégique que représente, pour eux, le contrôle du canal ; mais, vue de l'intérieur, Suez demeure française, comme l'indique la succession de ses dirigeants, leurs choix économiques toujours indépendants des grandes manœuvres diplomatiques britanniques, l'organisation du travail, ou encore le paternalisme des élites de l'entreprise. Cette dimension éclate dans la troisième partie, où l'auteur décrit le microcosme français au sein de la concession, une société, qui à l'instar de la compagnie, apparaît de plus en plus anachronique au sortir de la deuxième guerre mondiale, figée qu'elle est dans le XIX^e siècle. Le dossier iconographique, riche et de belle qualité, illustre la vie douce des expatriés français, hors du

temps et de l'espace, qui laisse penser que la compagnie ne fut pas seulement un « État dans l'État », mais aussi une implantation du monde européen aux portes de l'Égypte. Entreprise démiurgique par essence, qui relia l'Orient à l'Occident, Suez fut également bâtisseuse de cités, tout comme elle forgea un « esprit canal » qui a marqué des générations d'employés. On appréciera, en conclusion, l'hypothèse d'une continuité entre la mission civilisatrice dont se targuait la société concessionnaire d'avant 1956, et sa descendante actuelle.

Bruno Marnot