

COMMISSION ECONOMIQUE ET FINANCES

SOMMAIRE

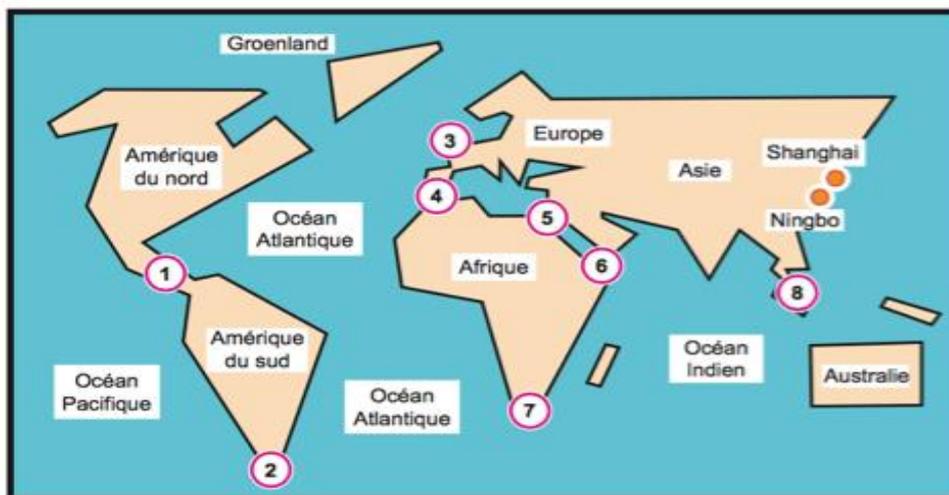
INTRODUCTION.....	1
1) PRESENTATION HISTORIQUE DU CANAL DE SUEZ.....	2
2) LES CAUSES DU BLOCAGE DU CANAL DE SUEZ.....	3
3) LES CONSEQUES DU BLOCAGE DU CANAL DE SUEZ.....	4
a) Les conséquences sur le commerce maritime international et les répercussions économiques	
b) Les conséquences sur l'économie Égyptienne	
4) SUGGESTIONS DE REMEDIATION.....	5
a) Dragage	
b) Délester le bateau de milliers de boites et du carburant	
c) Elargissement du Canal de Suez	
CONCLUSION.....	6

INTRODUCTION

En date du 24 Mars 2020, le monde et l'économie internationale semblent être figer sur un évènement à la fois majeur et inédit : le blocage du Canal de Suez. Ce blocage a été fait par un porte-conteneurs. En effet, le porte-conteneurs taiwanais battant pavillon panaméen, MV Ever Given, se rendait à Rotterdam (Pays-Bas) en provenance de la Chine pour une livraison d'articles. Ce navire, long de 400 mètres et large de 59 mètres, s'est échoué à l'entrée du Canal de Suez, entre les deux berges de la route maritime. Etant donné qu'il s'agit de l'une des principales voies maritimes qui permet d'alimenter le commerce international tel que le démontre la figure ci-dessous, notamment le point n° 5, nul doute que cette situation affectera grandement l'économie internationale et, certainement, d'autres secteurs d'activités connexes. En effet, cette voie maritime est l'une des voies les plus fréquentée au monde et relie plusieurs continents, notamment l'Afrique, l'Asie et l'Europe, et pratiquement 10% à 12% du volume du commerce international transite par ce Canal¹. Ce fort pourcentage contribue également à la croissance économique et infrastructurelle de l'Egypte et du continent.

¹ www.Le Monde Afrique.fr/Ce que l'on sait de l'incident au canal de Suez : un cargo toujours coincé et le commerce mondial ralenti.

Principaux passages stratégiques mondiaux



Dans une analyse minutieuse, il sera question de présenter historiquement le Canal de Suez (1), de mettre en exergue les causes du blocage du Canal de Suez (2), de montrer les conséquences du blocage du Canal de Suez, notamment sur la logistique et l'économie internationale et égyptienne (3), et d'anticiper sur les éventuelles pistes de solutions à proposer (4). Dans le souci de guider nos réflexions, cette analyse sera faite sous l'angle du transnationalisme économique. Le choix porté sur cette théorie n'est pas anodin. En effet, elle nous permettra de faire une évaluation sur les répercussions de ce blocus. Cela commande de passer en revue les différentes conséquences engendrées à l'échelle internationale (A) et de se projeter sur les solutions à envisager si cela venait à se reproduire (B).

1) PRESENTATION HISTORIQUE DU CANAL

Le projet consistant à relier la mer Méditerranée à la mer Rouge en perçant l'Isthme de Suez date de l'Antiquité, depuis l'ère des Pharaons. Il est probable que le Pharaon Sésostris III, au XII^e siècle, ait fait creuser un canal orienté d'Ouest en Est à travers Wadi Tumilat, reliant le Nil à la mer Rouge afin de pouvoir commercer avec le Ta Nétjer (le Pays de Pount ; *situation géographie actuelle inconnue : probablement Somalie ou Yémen actuel*) permettant ainsi d'échanger directement entre la mer Rouge et la Méditerranée. Sous le règne de Ramsès II, le projet est abandonné. D'après l'historien Hérodote, des travaux pour remettre le canal en état auraient été entrepris vers 600 av. J.-C. par Nékaos II, mais ne furent jamais achevés. Le canal fut finalement terminé par le roi Darius I (vers 550 à 486 av. J.-C.), le conquérant perse de l'Égypte. Darius a illustré sa réalisation par *diverses stèles de granit*, érigées sur les rives du Nil, dont celle de Kabret à 200 km de Pie. L'inscription de Darius dit : « *Le roi Darius dit: je suis un perse. En dehors de la Perse, j'ai conquis l'Égypte. J'ai ordonné ce canal creusé depuis la rivière appelée Nil qui commence en Perse. Quand ce canal a été creusé comme je*

l'ai ordonné, des bateaux sont allés de l'Égypte jusqu'en Perse, comme je l'avais voulu.» Le canal fut également restauré du temps de la domination grecque, par Ptolémée II.

A la renaissance, la cours au commerce en Orient entre Venise et le Portugal redonne une plus grande valeur au canal de Suez. Les portugais, notamment Vasco de Gama ont découvert en 1498 une nouvelle route contournant l'Afrique : le Cap Bonne Espérance. Ils évitent ainsi de payer les taxes de passage au canal de Suez lors du commerce et du transport des épices. Cette nouvelle route permet aux portugais de concurrencer Venise par des bas prix. Il faut donc pour Venise, améliorer le passage des épices en Méditerranée. La solution de la république de Venise est de creuser un canal reliant la Méditerranée et la mer Rouge. Mais ce projet ne verra pas le jour à cause de l'instabilité interne de l'Égypte. En 1854, le gouverneur d'Égypte Mohamed Saïd Pacha accorde le premier acte de concession du terrain pour la construction du canal au français Ferdinand de Lesseps. Mais les britanniques, s'y opposent, car cela donnerait une grande influence à la France dans cette région stratégique sur la route des Indes et demandent à l'autorité l'Empire Ottoman de suspendre cette permission. La concurrence pour le contrôle de la route des Indes est en effet forte entre les deux nations occidentales ; car les enjeux économiques portant sur le commerce maritime sont énormes.

En 1882, après la guerre anglo-égyptienne, les britanniques remplacent les ottomans comme tuteurs du pays et parviennent à contrôler le canal. Pour résoudre les différends des puissances liés au canal de Suez, en 1888 la «*convention de Constantinople*» affirme la neutralité du canal, déclaré «*libre et ouvert, en temps de guerre comme en temps de paix, à tout navire de commerce ou de guerre sans distinction de pavillon*». En 1922, l'Égypte devient un royaume avec une autonomie limitée. Et accède à l'indépendance via le traité anglo-égyptien de 1936. En 1956, le président Égyptien Nasser, nationalise le canal de Suez et le transfère à l'autorité du canal de Suez (SCA). Le 29 Octobre 1956, le Royaume-Uni, la France et Israël attaque militairement l'Égypte. Les assaillants justifient cette attaque pour protéger les actions des actionnaires qui ont financé la construction du canal de Suez. L'opération durera une semaine avant le retrait des troupes sous l'influence des Nations Unies. Les guerres de six jours (juin 1967) et du kippour (octobre 1973) ont porté un coup dur au trafic sur le canal de suez qui sera fermé pendant huit (8) ans, faisant du canal de Suez une frontière entre Israël et l'Égypte. Durant cette difficile période de fermeture, tous les navires commerçant entre l'Europe et l'Asie, l'Asie et l'Amérique du Nord, doivent contourner le continent par le Cap Bonne Espérance en Afrique du Sud². En 1975, le canal est recouvert et la zone autour du canal doit être démilitarisée, déminée. Un seul convoi était prévu par jour, le temps de remettre en état le canal pris entre deux fronts militaires.

Le 05 août 2014, l'Égypte annonce son intention de creuser un deuxième canal parallèle au canal sur la partie orientale, afin de supprimer la circulation alternée des convois dans cette zone du canal à une longueur de 72 km et coûte environ trois (3) milliards d'euros. Le 25 juillet 2015, six navires repartis en deux groupes de trois traversant l'extension du canal dans le cadre de test. Et l'inauguration a lieu le 06 août 2015. En 2015, le canal rapporte environ 5,3 milliards de dollars US à l'Égypte et contient à cette époque 9 à 10% du commerce maritime mondial². En 2016, les statistiques du canal sont les suivantes : 22% des conteneurs transportés par voie maritime, 3/4 du commerce Extrême Orient –Europe, 9% du

pétrole et du gaz naturel liquéfié transite par le canal de Suez. En 2020, sa part dans le commerce maritime internationale augmente et est d'environ 12%³.

²www.m.wikipedia.org

³<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/information-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-et-mondialisation/corpus-documentaire/canal-de-suez-stat%C3%A9gique>

2) LES CAUSES DU BLOCAGE DU CANAL DE SUEZ

L'incident est survenu dans la nuit de mardi à mercredi. Le navire, lourd de 220 000 Tones et d'une capacité de plus de 20 000 conteneurs (EVP ou TEU), aurait dévié de sa trajectoire au milieu des fortes rafales de vent de sable qui avaient affecté l'Égypte et une partie du Moyen-Orient. L'Ever Given s'est alors mis en travers du canal, bloquant toute navigation entre la Méditerranée et la mer Rouge dans les deux sens⁴. D'après la compagnie Evergreen Marine Corp, le navire « *s'est échoué accidentellement, probablement après avoir été frappé par une rafale de vent* »⁴, tel que le démontre la figure ci-dessous.

Figure : Image satellite du porte-conteneurs Ever Given bloqué dans le canal de Suez, le 25 Mars 2021



Source : www.Le Monde Afrique.fr/Ce que l'on sait de l'incident au canal de Suez : un cargo toujours coincé et le commerce mondial ralenti.

Pour sa part, l'Autorité égyptienne du canal de Suez (SCA) précise dans un communiqué de presse que l'incident « *est dû principalement au manque de visibilité en*

⁴ Op Cite.

⁵ www.20 Minutes.fr/Egypte : Un porte-conteneurs s'échoue et bloque le canal de Suez

raison des conditions météorologiques, alors que les vents ont atteint 40 nœuds, soit 74 Km/h, ce qui a affecté le contrôle du navire »⁵. Se voulant rassurant, Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM), la compagnie qui assure la gestion technique du navire et établie à Singapour, indique que les 25 membres de l'équipage sont sains et saufs, et qu'il n'y a aucune pollution ni dommage sur la cargaison du navire.

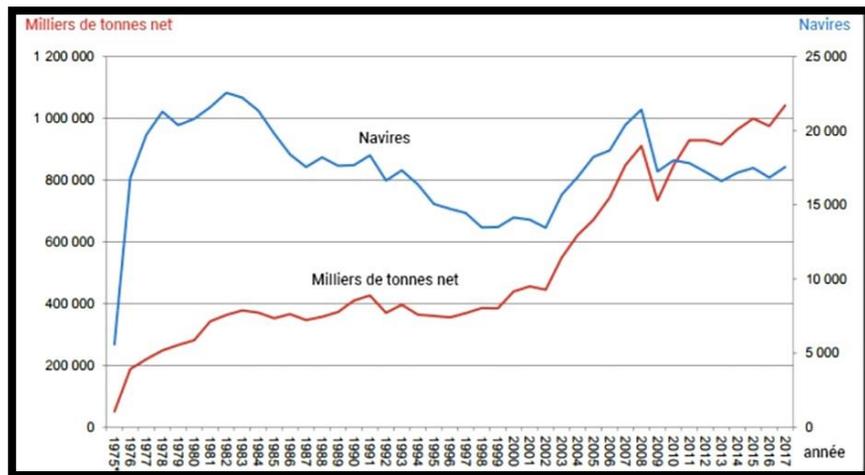
Ce naufrage aurait obstrué la circulation dans les deux sens de la circulation, causant le blocage de plus de 100 navires à la suite de l'incident selon l'agence Bloomberg pour plus de 150 navires qui attendaient le dégagement du porte-conteneurs vendredi, ils auraient été environ plus de 450 navires en attente lundi. Certains navires qui attendaient d'emprunter le canal de Suez se trouvaient près du Port-Saïd (Egypte) sur la mer Méditerranée, d'autres navires sont près de Port Suez sur la Mer Rouge ou encore ceux qui étaient bloqués dans le système du canal sur le grand lac Amer en Egypte. Fort de ce constat alarmant, il va de soi que de lourdes répercussions issues de ce blocage sont à venir.

⁶ Op Cite.

3) LES CONSEQUENCES DU BLOCAGE DU CANAL DE SUEZ

Le canal de suez fait sans doute partie des points névralgiques de transit maritime mondial, ce qui atteste son influence sur le commerce maritime international et sur l'économie mondiale. Dans cette optique, l'incident de l'Ever Given sur le canal de suez a eu des répercussions significatives sur les secteurs cités, mais aussi sur le trafic maritime observé. Depuis sa réouverture à la navigation en 1975⁷, le tonnage transporté n'a cessé de croître comme l'indique le graphique suivant.

Graphique 1 : Canal de suez : évolution du nombre de navires et du tonnage entre 1975 et 2017.



Source : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/information-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-et-mondialisation/corpus-documentaire/canal-de-suez-stat%C3%A9gique>

Si ce graphique montre l'accroissement du nombre de navires et du tonnage sur le canal de suez entre 1975 et 2017, il montre aussi que cela n'a pas évolué au même rythme. En effet, on peut noter une forte croissance de tonnage en et du nombre de navires jusqu'en 1983, une stagnation et recul de navires entre 1983 et 2002, une progression forte et continue du trafic de 2003 à 2008, une chute brusque de la fréquentation du canal entre 2008 et 2009 et enfin depuis 2009 une reprise du trafic avec de navires plus grands à l'instar de l'Ever Given par exemple.

⁷Le canal de suez, les nouvelles dimensions d'une voie de passage stratégique, <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/information-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-et-mondialisation/corpus-documentaire/canal-de-suez-stat%C3%A9gique> , [en ligne], consulté le 02 avril 2021 à 17h

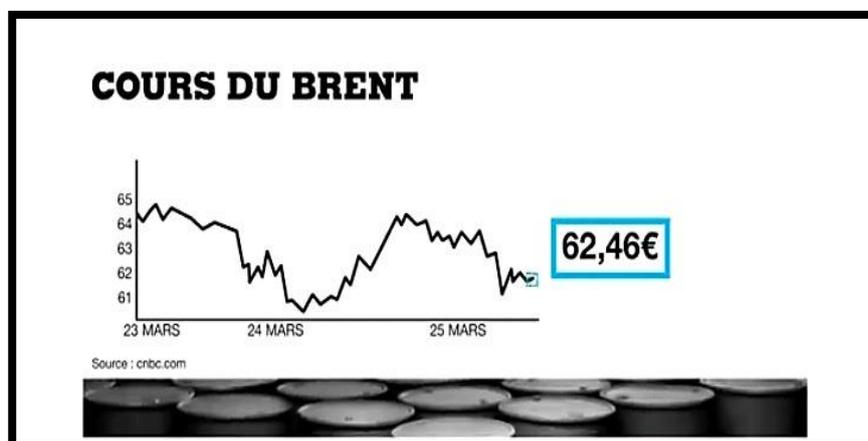
a) Les conséquences sur le commerce maritime international et les répercussions économiques

La fermeture momentanée du canal de suez a lourdement pénalisée le commerce maritime international, dans la mesure où le canal reste le point de passage de plusieurs navires transportant une marchandise colossale, destinée à alimenter le marché mondial. Selon les autorités Égyptiennes, rien qu'en 2020 près de 19 000 navires ont emprunté cette

voie, ce qui représente 10% à 12% du trafic maritime mondial et 10% du commerce du pétrole surtout entre l'Asie et l'Europe.

Si les conséquences liées au commerce peuvent se ressentir à travers d'importants retards qui vont concerner toutes sortes de biens à l'instar du riz, de la viande surgelée et bien d'autres, mais aussi des pièces électroniques destinées aux ordinateurs ou encore des pièces détachées d'automobiles pour ne citer que ces derniers. Avec le blocage du canal de Suez, l'un des secteurs du commerce international touché semble être le secteur pétrolier qui lui aussi n'est pas épargné par cette situation. Comme le démontre le graphique suivant, on peut noter une augmentation sans conteste du prix de pétrole qui est ici une conséquence directe du blocage du canal de Suez dans la mesure où la marchandise n'a pas été livrée au temps requis.

Graphique 2 : Cours du Brent à la suite d'un blocage du canal de Suez



Source : cnbc.com

Le graphique ci-dessous met en évidence le bondissement des cours du pétrole d'environ 5% qu'au paravent. En effet rappelons que le canal de Suez représente 10% du commerce mondial de pétrole ce qui est tout de même important.

Image 1 : Carte évolutive su site VesselFinder

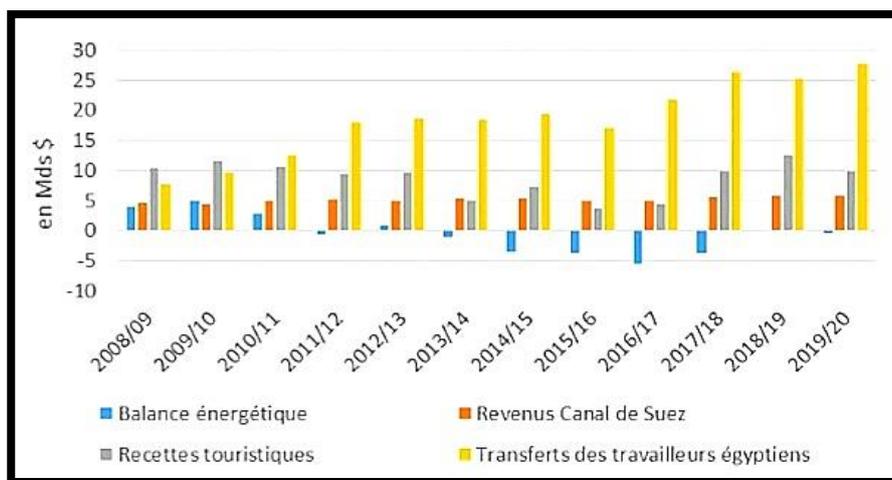


La cartographie ci-dessus présente la situation dans le canal de suez, on peut voir ici qu’une dizaine de navires attendent aux deux extrémités du canal. Ce qui signifie que plusieurs tonnes de marchandises restent bloquées et dans cette mesure impossible d’alimenter les autres continents et de ce fait, le commerce international maritime ne peut que prendre un coût et selon Jonathan Owens expert à l’Université Salford, les navires bloqués transportent entre 3 milliards et 9,6 milliards de dollars de marchandise.

b) Les conséquences sur l’économie Égyptienne

Les revenus du canal de suez compte pour beaucoup dans les rentes de l’économie égyptienne comme le démontre le graphique ci-après.

Graphique 3 : Les rentes de l’économie égyptienne



Les conséquences sur l'économie égyptienne peuvent se lire au niveau financier, dans la mesure où le fait qu'il n'y ait plus de trafic sur le canal signifie que les frais de passage des différents navires octroyés à l'État Égyptien n'est plus observable, ce qui cause un énorme déficit pour l'économie égyptienne. En termes de chiffres exacte, on parle d'environ 10 millions de dollars que l'Égypte perd par jour. Un chiffre ahurissant et important pour l'économie de l'Égypte.

4) SUGGESTION DE REMEDIATION

Il apparaît évident que les conséquences du blocage de l'historique Canal de Suez s'en iront crescendo avec les jours qui passent. Nous rappelons ici que chaque jour qui passe avec cette situation représente une perte d'environ 14 millions de dollars de droit de passage pour l'Égypte. Le Canal de Suez c'est aussi entre 3 et 8 milliards de dollars de marchandises qui y passent chaque jour. Il est urgent de remédier à cet actuel blocage et de trouver une solution pour l'avenir afin que le Canal de Suez reste une route fiable et compétitive car certains pays comme la Russie sont en train de trouver des voies alternatives au Canal de Suez. Nous proposerons ici quelques suggestions pour remédier à cette situation.

a) Dragage

On appelle dragage l'opération consistant à extraire les matériaux sur le fond d'un plan d'eau. Cette opération (réalisée par des engins spécialisés avec des caractéristiques qui dépendent de l'environnement d'où doit s'effectuer le dragage) sera l'excavation de sols ou d'alluvions sous l'eau. Des machines draguent continuellement le Canal de Suez afin de la rendre toujours praticable. Dans le cas du Canal de Suez, la difficulté est qu'il y a des rochers sous l'eau. Cette opération a un coût financier et aussi un coût au niveau de l'environnement car elle peut entraîner la pollution du Canal.

b) Délester le bateau de milliers de boîtes et du carburant

Cet allègement permettrait de réduire le poids du navire afin qu'il puisse flotter plus haut dans l'eau. Un navire de cette taille peut transporter plus de 20000 containers de 20 pieds. Retirer ces containers pourrait prendre des semaines alors que l'on a besoin de gagner du temps. De plus, il serait difficile d'obtenir rapidement des grues adaptées suffisamment proche du navire, il y a risque que l'opération cause le déséquilibre du bateau. La répartition inégale du poids pourrait casser le bateau. Cette solution est comme nous le voyons difficile à mettre en œuvre, mais aucune solution n'est à écarter d'un revers de la main tant la situation est inconfortable pour plusieurs parties.

c) Elargissement du Canal de Suez

Cette opération est importante pour l'avenir du trafic du Canal de Suez. En effet, les dimensions actuelles du Canal ne permettent pas un trafic dans les deux sens de façon simultanée. Les autorités Egyptiennes et les pays qui utilisent de façon régulière cette voie devraient penser à agrandir ce chemin afin que les échanges entre l'Europe et l'Asie qui sont très denses puissent connaître une amélioration dans le sens de la rapidité et pour éviter aussi des incidents comme celui du Ever-Given. Ces navires énormes passent étroitement à certains endroits du Canal de Suez. De plus, la Russie est en train de penser à une solution alternative au Canal de Suez qui est la route du Nord. Ce chemin peu praticable pourrait dans le futur faire ombrage au Canal de Suez.

CONCLUSION

Au lendemain du blocus qu'a connu l'une des principales voies maritimes du monde, de lourdes conséquences ont été enregistrées çà et là. Les répercussions tant à l'échelle nationale (Egypte) qu'à l'échelle internationale sont visibles, entre autres, sur les plans logistique et économique. Au plan logistique, nous pouvons relever que quelques dégâts sont enregistrés sur le canal, cela pourrait nécessiter des fonds à déboursier pour réparer ces dégâts. La seconde répercussion est perceptible au plan économique. En effet, le commerce international a été ralenti pendant la durée du blocage (6 jours) entraînant une perte approximative d'environ 50 milliards de dollars par jour. Au regard de ces conséquences, quelques résolutions palliatives ont été trouvées à l'effet d'anticiper une pareille situation et d'agir rapidement afin de limiter les dégâts au maximum. Allant dans cette veine, l'intervention directe de la communauté internationale se présente comme la première alternative à envisager. Mais en dépit de cette alternative, il serait judicieux de mener des réflexions approfondies sur la création des voies secondaires qui dérivent du canal de Suez, à défaut d'envisager d'agrandir la capacité de cette voie maritime.

ANNEXE

Les statistiques ci-dessous démontrent la position stratégique que détient le canal de Suez sur le commerce maritime international reliant l'Asie, l'Extrême Orient à l'Europe et à l'Amérique du Nord et inversement. Une fermeture ou un blocage du canal aurait des conséquences économiques désastreuses. Tel que le confèrent les documents suivants.

Documents (1,2 et 3) : font état de la quantité de marchandise qui a transité par le canal de suez dans la période de 1950 à 1970. Et le document 4, montre les effets d'une fermeture du canal de Suez sur l'évolution du trafic maritime l'Est et l'Ouest.

Doc1

Les marchandises solides ayant transité par le canal de Suez en fonction des parts des régions en 1966.

Destination Régions d'origine	En direction du Nord	En direction du Sud	Total Suez
	Chargements	Déchargements	Ensemble chargements/ déchargements ²⁵
Golfe persique	39 %	41 %	41 %
Afrique orientale et mer Rouge	29 %	39 %	32 %
Asie du Sud et du Sud-Est	18 %	31 %	24 %
Extrême-Orient	13 %	7 %	8 %
Australie	15 %	7 %	13 %
	Déchargements	Chargements	Ensemble chargements/ déchargements
mer Noire	20 %	12 %	14 %
Europe méditerranéenne	15 %	15 %	15 %
Europe septentrionale et occidentale	4 %	6 %	5 %
Divers pays d' Afrique	2 %	12 %	9 %
Amérique	2 %	7 %	5 %

Les parts des régions d'origine et de destination dans le trafic marchandises sont exprimées en pourcentage par rapport au total des marchandises solides chargées et déchargées par bateau dans chaque région

Source: Suez Canal Authority, Yearly Report, 1966, Ismailia, Egypt & UNCTAD, Review of Maritime Transport, 1968, UNCTAD Secretariat, United Nations Publication.

Nous constatons que depuis 1966, la part des marchandises solides ayant transité par le canal de suez est plus élevée dans la liaison Est-Ouest, c'est-à-dire, le Golfe persique (ensemble Nord/Sud 41%), mer Rouge et Afrique orientale (ensemble Nord/Sud 32%), Asie du Sud et du Sud-Est (ensemble 24%) et Europe méditerranée (ensemble Nord/Sud 15%) et mer Noire (ensemble Nord/Sud 14%) par rapport aux autres régions.

Doc2

Marchandises solides passant par le canal de Suez 1966

	Total des marchandises solides	Navires en lignes	Vraquiers
Dans le sens Nord/Sud	38,8	17	21,8
Dans le sens Sud/Nord	27,4	17	10,4
Total	66,2	34	32,2

Source: Suez Canal Authority, yearly Report, 1966, Ismailia.

La quantité de marchandises solides entrant dans les régions Nord-Sud sont au total autour de 38 et 27%, ce qui n'est pas une moindre part dans les importations et exportations des deux zones. Ainsi le canal de suez soutient à 66,2% la quantité totale de marchandises solides destinées aux deux régions.

Doc3

Volume des marchandises passées par le canal de Suez et du trafic maritime mondial, de 1950 à 1970

	Marchandises passées par le canal de Suez				Trafic maritime mondial		Trafic de Suez en % du trafic maritime mondial
	Total	Indice 1960=100	Vers le Sud	Vers le Nord	Indice 1960=100		
1950	72,6	43	12,1	60,5	550	51	13,2
1960	168,9	100	29,3	139,6	1 080	100	15,6
1965	225,4	133	42	183,4	1 640	152	13,7
1966	241,9	143	47,7	194,2	1 770	164	13,7
1970	320(estimation)				2 530	234	12,6(estimation)
Dont pétrolières							
1950	47,6	41	0,1	47,5	225	42	21,2
1960	117,4	100	3	114,4	540	100	21,7
1965	163	139	7,9	155,1	870	161	18,7
1966	175,7	150	9	166,7	950	176	18,5
1970	230(estimation)				1 410	261	16,5(estimation)
Marchandises sèches							
1950	25	49	12	13	325	60	7,7
1960	51,5	100	26,3	25,2	540	100	9,5
1965	62,4	121	34,1	28,3	770	143	8,1
1966	66,2	129	38,7	27,5	820	152	8,1
1970	90(estimation)				1 120	207	8(estimation)

Source : Suez Canal Authority, Suez Canal Report, 1966, Ismaïlia.

⁷ Une Conférence des Nations Unies sur les conséquences de la fermeture du canal de Suez a eu lieu à Genève en octobre 1973.

Le tableau ci-dessus retrace le trafic maritime mondial du volume de marchandises transitées par le canal de suez entre 1950 et 1970, soit 20 années. Dans le tableau, on voit que de 1950 à 1970 le volume de marchandise tansité par le canal de suez est croissant soit du Nord vers le Sud ou l'inverse. Exemple du Nord vers le Sud on voit une évolution totale positive (pour le pétrole et pour les marchandises sèches) du volume de marchandises passées par le canal de suez, décliné comme suit : 72,6(1950) ; 168,9(1960) ; 225,4(1965) ; 241,9(1966) ; 320(estimation 1970).

Pour ce qui est du trafic maritime mondial, l'évolution haussière entre 1950 et 1960 soit ; 13,2%(1950) et 15,6%(1960) et stationnaire en tre 1965 et 1966 soit : 13,7%. L'estimation en 1970 est de 12,6%.

Doc4

Évolution du trafic des lignes régulières après la fermeture du canal de Suez : départs des ports de l'Adriatique vers les régions au sud et l'est de Suez

Destinations	Nombre moyen de départs par mois		
	1966	1971	Différence
Vers la mer Rouge et le Golfe persique	21,5	7,5	-14
Vers l'Afrique du Sud et l'Afrique orientale	4	2	-2
Vers l'Inde, le Pakistan et l'Extrême Orient	11	6	-5
Vers l'Australie (du port de Trieste seulement)	0,5	0	-0,5

Source: United Nations Conferences on Trade and Development, Geneva, The Economic Effects of the Closure of the Suez Canal, study by the secretariat of UNCTAD, UN New York, 1973.

Mais la véritable révélation de l'importance du canal de suez est lorsqu'on voit sur le tableau en dessus, la différence du trafic issue de la fermeture du canal de suez entre 1966 et 1971. Si on totalise la différence pour toutes les régions on obtient : -14-2-5-0,5= -21,5. L'impact

négalif sur le commerce maritime mondial est évident puis que -21,5 signifie un énorme ralentissement du commerce maritime, démontrant par-là l'emplacement stratégique à dimension économique que représente le canal de suez. Ainsi si on essaie de traduire les conséquences sur ces différentes régions, on peut dire qu'il pourrait avoir une véritable perte de gains économiques et des coûts supplémentaires de recherche de nouveaux moyens de commercer entre partenaires.

11767-28809-1-PB. www.google.com