



Le canal de Corinthe

Gérard Gachot

Contre-amiral (2S)

Institut français de la mer, comité Toulon-Provence-Corse

Le canal de Panama et son agrandissement ont encore récemment fait la une des revues spécialisées et le canal de Suez fait régulièrement parler de lui, pas seulement pour le cas de l'Ever Given. Mais, outre ces deux géants de la navigation maritime planétaire, il est un canal qui, s'il n'existe effectivement que depuis moins de 150 ans, a fait l'objet d'études géologiques, voire de travaux, depuis l'époque de l'empereur romain Néron. C'est le canal de Corinthe, cette courte tranchée qui relie la mer Ionienne à la mer Egée.

S'il n'est de nos jours pratiquement plus utilisé que par les petits paquebots de croisière et les navires de plaisance, le canal de Corinthe mérite qu'on se rappelle qu'il est, après bien sûr le champion toutes catégories qu'est le Grand Canal chinois de Pékin à Hangzhou, le projet le plus ancien de creusement d'une voie navigable, et certainement le plus ancien dans notre mer Méditerranée.

L'isthme de Corinthe et le diolkos

Cette étroite bande de terre calcaire qui relie la Grèce continentale à l'île de Pélopos, plus connue sous le nom de Péloponnèse, a constitué un espace stratégique dès l'Antiquité. Il n'est que de se reporter aux combats qui opposèrent les cités grecques entre elles ou aux Perses il y a plus de 2 500 ans. Et très tôt, deux puissances maritimes de l'Antiquité, Athènes et plus tard Rome, ont pris conscience de l'intérêt présenté par un canal qui permettrait de relier le golfe de Corinthe au golfe Saronique en évitant un détour de 400 km autour du Péloponnèse, réputé dangereux pour la navigation dans sa partie sud au large des caps Ténare (ou Matapan) et Malée.

Malgré la faible largeur de l'isthme dans sa partie la plus étroite (6,4 km) les moyens disponibles à l'époque rendaient illusoire une telle entreprise, ce qui n'a pas empêché les anciens de recourir dès le VII^e siècle avant notre ère à une chaussée dallée dont une partie d'une longueur de 1 100 mètres a été mise au jour lors de fouilles archéologiques en 1956. Cette voie, le diolkos, qui atteignait jusqu'à 6 m de largeur, était creusée de deux rainures de guidage et permettait à des navires de faible tonnage montés sur bers d'être tractés sur environ 8 km. Il s'agissait probablement plutôt de vaisseaux de guerre, comme les trières, qui auraient pu atteindre 35 m de long par 5 de large pour environ 25 tonnes. Il est probable qu'Octave emprunta le diolkos lors de la bataille navale d'Actium, qu'il remporta contre Antoine et Cléopâtre en 31 avant J-C.

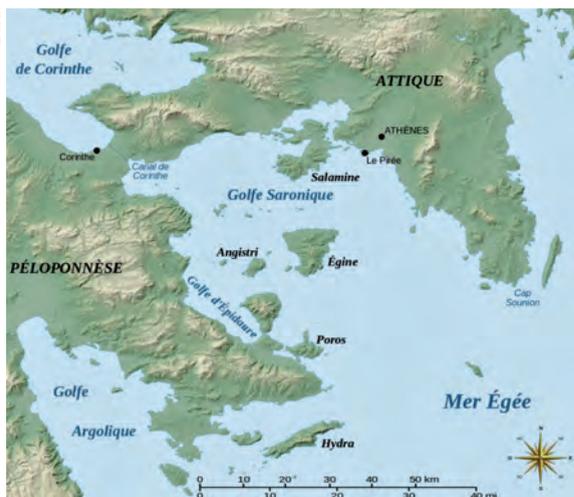
Cette « voie guidée », qu'on peut considérer comme un ancêtre des voies de chemin de fer, est restée opérationnelle pendant près de sept cents ans, jusqu'au premier siècle de notre ère.

Premières réflexions et tentatives

Si il fut le premier bâtisseur du diolkos vers 627 avant J-C., le tyran de Corinthe, Périandre fut également le premier à réfléchir au percement d'un canal à travers l'isthme. Trois siècles plus tard, le général macédonien Démétrios Poliorcète, futur roi de Macédoine, reprend une réflexion identique lorsqu'il occupe Corinthe entre 304 et 302 avant J-C., après avoir été vaincu à la bataille d'Ipsos. Si les difficultés, déjà évoquées, de réalisation à cette époque sont pour beaucoup dans l'abandon de l'entreprise, on ne peut néanmoins évacuer

l'idée que la superstition et la crainte de la colère des dieux n'aient pas participé à ce renoncement. Ajoutons à cela que les premières études auraient conclu que le niveau des mers Ionienne et Egéenne étaient différents et que les Grecs redoutaient que l'ouverture d'un canal puisse provoquer la submersion d'une partie des terres.

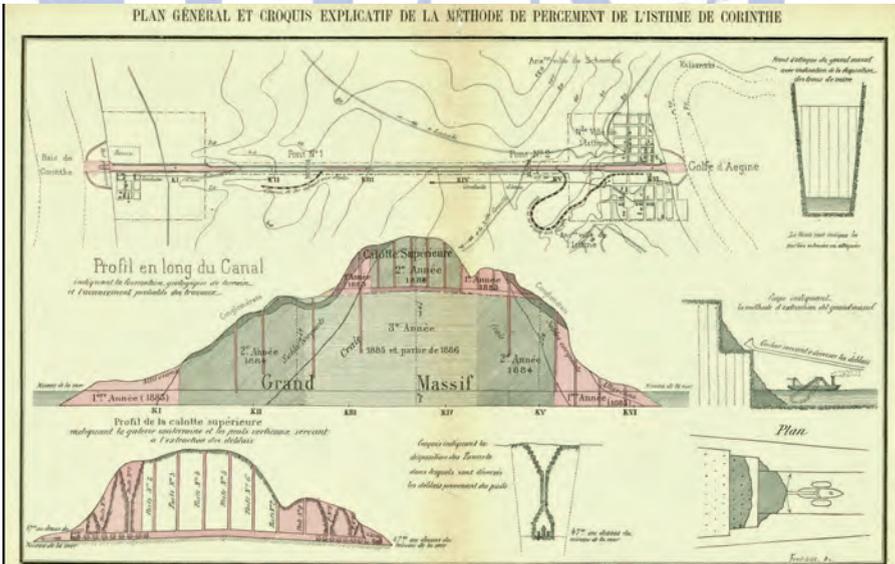
C'est finalement l'empereur romain Néron (37-68), qui va régner de 54 à 68 et que la démesure d'un tel projet n'effrayait pas, qui le premier va décider de mettre à exécution le percement d'un canal. Il inau-





gure les travaux en 67 avec, dit-on, une pelle en or. Vespasien, le futur empereur, qui est alors légat en Judée, chargé d'y étouffer une rébellion, va envoyer à Néron 6 000 prisonniers juifs qui vont s'exténuier à commencer des travaux de creusement. Néron se donnera la mort quelques mois plus tard en 68 et son successeur l'empereur Galba, considérant que l'opération est déraisonnable en raison de son coût exorbitant, abandonnera définitivement les travaux.

Il faudra attendre 1829 pour que, à la fin de la guerre d'indépendance grecque, à la demande du gouverneur de la Grèce indépendante, Ioannis Kapodistrias, l'ingénieur des mines et géologue français Pierre-Théodore Virlet d'Aoust réalise les plans pour un canal au travers de l'isthme de Corinthe.



D.R.

Le projet est alors estimé à 40 millions de franc-or (environ 500 millions d'euros), hors de portée du futur État grec.

Percement du canal

L'ouverture du canal de Suez en novembre 1869 va accélérer les choses. Le gouvernement grec fait voter une loi pour l'ouverture de l'isthme de Corinthe et confie la réalisation du projet à deux entrepreneurs français, Piat et Chollet. Mais l'affaire va rester au point mort et dix années vont passer avant que le gouvernement grec ne confie finalement au général hongrois Istvan Tûrmission d'ouvrir le passage. Il va, associé au banquier français Jacques de Reinach¹ dans le cadre d'une concession de 99 ans, fonder en 1882 la Société

1. D'origine juive-allemande, Jacques, baron Reinach (1840-1892) est un banquier qui a été associé à toutes les grandes affaires financières du début de la Troisième République, notamment celle du scandale de Panama., qui éclate quelque temps avant sa disparition brutale le 20 novembre 1892 qui reste entachée de suspicion de suicide.

Internationale du Canal Maritime de Corinthe qui se chargera des travaux qui sont planifiés sur 5 ans. La société fait appel au Comptoir d'escompte de Paris pour rassembler les fonds nécessaires au financement des travaux, qui sont officiellement lancés par le roi de Grèce Georges I^{er} le 23 avril 1882.

Les travaux de creusement



D.R.

Les débuts du chantier sont chaotiques, en raison notamment de la médiocrité des études géologiques antérieures qui se révèlent très incomplètes, ce qui va entraîner un surcoût de travaux et de matériaux. Les investisseurs commencent alors à douter de la solvabilité de l'entreprise qui en 1889, dans le climat délétère créé par le scandale de Panama, va être amenée au dépôt de bilan.

Mais l'entreprise va être rachetée par le banquier et philanthrope grec Andréas Syngros (1830-1899) et les travaux reprendront dès 1890. Le chantier mobilisera jusqu'à 2 000 personnes réparties en 4 chantiers.

L'inauguration officielle du nouveau canal a lieu le 25 juillet 1893 en présence du roi Georges I^{er} et de son épouse, la reine Olga de Russie.

Mais les parois abruptes du canal sont fragilisées par les mouvements de marées entre les deux golfes et les forts courants, et les glissements de terrain qui en résultent vont retarder la première traversée, qui ne sera effectuée qu'en janvier 1894, par un navire français le *Notre-Dame-du-Salut*.

La navigation dans le canal restera délicate en raison de sa largeur réduite (environ 23 mètres en surface) et d'une profondeur n'autorisant qu'un tirant d'eau de 6,5 mètres maximum,



Notre Dame du Salut



Inauguration du canal le 25 juillet 1893, par Constantinos Volanákis

D.R.



Géopolitique

géopolitique

géopolitique

tandis que le tirant d'air est limité à 52 mètres en raison de la présence de ponts. Les glissements de terrain restent fréquents et entraînent parfois la fermeture du canal. Ce fut notamment le cas en 1923 avec une fermeture qui va durer deux ans, et un peu plus tard en 1940 pendant quatre années cette fois, pour cause d'effondrements et de conflit mondial.

Le statut du canal

Le canal est ouvert aux navires grecs et étrangers, mais il n'a pas de statut international du fait que la Grèce y exerce de façon exclusive le contrôle de la navigation et bien sûr que ses possibilités restent très limitées. Il n'a en outre plus aucune valeur géostratégique.

Le gouvernement grec recherche donc pour son canal un statut d'attraction touristique à l'échelle mondiale. Il prévoit dans cette optique de promotion culturelle la création d'un musée présentant notamment le diolkos.

Dans le contexte actuel et prévisible du trafic maritime et de la situation géopolitique, le canal, qu'il n'est pas question d'élargir pour des raisons évidentes de coût-efficacité, n'a donc d'autre avenir que touristique.

Le canal aujourd'hui

Le pari à forte consonance touristique semble réussi puisqu'environ 11 000 navires, d'un tonnage inférieur à 10 000 tonnes, empruntent chaque année cette voie d'eau remarquable. Ils vont du petit bateau de plaisance (60%) aux navires de commerce de faible tonnage et aux petits paque-

bots (40%). Les deux tiers du trafic ont lieu pendant les mois d'été.

Le prix du passage est calculé en fonction de l'origine, de la destination, du tonnage et de la longueur du bateau. Bien entendu le trafic ne s'effectue que dans un seul sens à la fois, en convois de 3 ou 4 bateaux. La vitesse de transit est limitée à 7 nœuds

Le franchissement du canal par voie terrestre s'effectue par un pont ferroviaire et quatre ponts routiers qui ménagent un passage piétonnier.

D.R.



Franchissement