

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 86 (1941)  
**Heft:** 10

**Artikel:** La question de la neutralisation du Canal de Suez et du Canal de Panama  
**Autor:** A.B.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-342062>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 04.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## La question de la neutralisation du Canal de Suez et du Canal de Panama

La *Revue militaire suisse* a publié l'an dernier une étude sur le *Canal de Suez* et relevé, entre autres, la question de la neutralisation de cet important détroit artificiel, créé au moyen de souscriptions lancées dans tous les pays. Nous ajoutons quelques mots sur ce sujet d'actualité ainsi que des considérations à propos du canal de Panama.

Nous préciserons tout d'abord que l'acte de concession obtenu par de Lesseps porte la date du 5 janvier 1856, mais qu'il ne fut ratifié par le sultan que le 19 mars 1866. Il disait, entre autres : *le grand Canal de Suez sera ouvert à toujours comme passage neutre à tout navire de commerce traversant d'une mer à l'autre, sans aucune distinction, exclusion, ni préférence de personnes ou de nationalité, moyennant le paiement des droits et l'exécution des règlements.*

La question n'était résolue que sur le papier ; les discussions surgirent un peu partout, aussi vit-on en 1879, lors de la session de l'*Institut de droit international* à Bruxelles, des juristes éminents s'atteler à la solution du problème et formuler des vœux pour le maintien et l'usage du canal dans l'intérêt général de toutes les nations. Les Etats devaient se concerter à l'effet d'éviter les dommages en cas de guerre et obliger la puissance qui aurait endommagé ou mis en danger le canal, à réparer les dégâts.

C'est en 1885 que nous voyons la réunion à *Paris* d'une

commission où figurent les délégués de l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, la Russie et la Turquie et auxquels furent adjoints des délégués d'Egypte, d'Espagne et de Hollande avec voix délibérative.

La tâche des délégués était complexe. Il s'agissait de concilier les intérêts de commerce mondial avec les intérêts militaires de certaines puissances. Le délégué anglais proposa de confier l'exécution du futur traité de neutralisation à l'Egypte et à la Compagnie universelle du canal, mais les autres délégués entendaient encore constituer une commission de surveillance permanente, ce qui fit échouer le projet. Ce n'est qu'en 1888 que fut adopté le fameux traité de Constantinople qui établit la neutralisation du canal, soit la *libre circulation* à tout navire de commerce ou de guerre, sans les effets d'un blocus. Aucun acte d'hostilité ne pouvait être exercé dans les ports d'accès. Entre la sortie d'un port d'accès d'un navire belligérant et le départ d'un navire appartenant à la puissance ennemie, il devait s'écouler vingt-quatre heures. Aucun navire de guerre n'avait le droit de débarquer des troupes ou de stationner dans le canal. Le Sultan et le Khédive avaient à prendre toutes les mesures générales.

On sait de quelle façon ces clauses furent tournées et les conséquences qui en résultèrent.

La question du canal de *Panama* et sa neutralisation fut examinée déjà en 1846 par les Etats-Unis et la Nouvelle-Grenade (devenue la Colombie). Les Etats-Unis garantissaient la neutralité du canal de l'isthme de *Panama* ou toute autre voie interocéanique à percer.

Lorsque la Grande-Bretagne s'empara en 1848 des deux débouchés du canal projeté, la colère fut grande aux Etats-Unis. Finalement un accord intervint (1850) dans le but d'assurer la neutralité du canal. Il fut stipulé que les deux puissances signataires s'interdiraient à *jamais* le contrôle exclusif sur le canal et toute ingérence dominatrice sur l'Amérique centrale.

L'acte de concession octroyé par la Colombie à M. de Lesseps, reconnut la neutralité des eaux du canal et de ses deux extrémités. Tout bâtiment, en tout temps, aurait eu le droit de transiter. Cependant un article du traité conclu en 1850 réservait le contrôle et la garantie de neutralité à l'Amérique, aussi rendit-il impossible la neutralisation collective proposée par les grandes puissances européennes. A cette occasion les Etats-Unis firent une déclaration, rendue publique à Londres, le 24 juin 1881, où il est dit notamment :

« Les Etats-Unis d'Amérique protègent le canal et leur garantie n'a pas besoin d'être renforcée par l'intervention, ni l'assentiment d'aucune autre puissance... Pendant toute guerre à laquelle les Etats-Unis d'Amérique ou les Etats-Unis de la Colombie pourraient être intéressés, le passage de vaisseaux armés d'une nation hostile à travers le Canal de Panama ne serait pas plus admissible que ne le serait le passage des forces armées d'une nation hostile sur les lignes ferrées unissant les rives de l'Atlantique et du Pacifique aux Etats-Unis ou à la Colombie. »

Tandis que la Grande-Bretagne usa du procédé de l'occupation de l'Egypte et de la clause du danger de guerre, les Etats-Unis affirmèrent carrément leur droit, conformément à la doctrine de Monroë. La notion de la neutralité est, du reste, résumée par la formule *l'Amérique aux Américains*, reprise de nos jours en Europe par celle de *l'Europe aux Européens* et élargie par l'école de l'Eurafrique où se confondent deux continents voisins.

De toutes façons Suez et Panama jouent déjà un rôle de premier plan, le Canal de Suez dans la liaison Méditerranée-Océan Indien, le second dans l'union entre les océans Pacifique et Atlantique. A défaut de ces voies, la navigation peut se faire en contournant le Cap de Bonne-Espérance ou la Terre-de-Feu, mais dans des conditions désavantageuses aux belligérants, obligés de couvrir les vastes régions baignées par les mers où reposent leurs intérêts. Sur mer, comme sur terre et

dans les airs, la recherche des moyens d'action les plus rapides reste les buts vers lesquels tendent toutes les opérations stratégiques. La neutralisation de certains territoires ne joue plus qu'un rôle épisodique ; elle est exclue dès qu'un continent se reconnaît le droit absolu de diriger les destinées de ses terres. La neutralisation de routes internationales revêt donc un caractère nouveau. L'aviation, le développement intense de la guerre sur mer et dans les airs, modifient totalement les bases du problème. Un continent-bloc comme celui de l'Amérique, a des raisons de s'opposer à la neutralisation de Panama. A Suez la situation créée par les Anglais a mis la défense entre leurs mains, mais n'a pas résolu le fond de la question qui, sans doute, sera reprise dès la fin de la guerre.

A. B.

---