

La crise de Suez en 1956

Un révélateur des erreurs géostratégiques françaises en Méditerranée orientale. Suez's Crisis in 1956

A revealing of French geostrategic errors in the Eastern Mediterranean.

Mr. Mazauric Rémi

Université de Paris I Panthéon-Sorbonne

Résumé :

Quand la France décide d'intervenir militairement à Suez en 1956, l'objectif est de rouvrir le canal, d'abattre Nasser et de freiner le soutien apporté au FLN algérien. Mais l'armée française n'est pas préparée pour ce type d'opération, la plus importante depuis la Seconde Guerre mondiale. Elle doit projeter un corps d'armée mécanisé à 3 000 kilomètres de la métropole. Mais elle ne possède pas les outils adéquats pour atteindre cet objectif : aucune base avancée en Méditerranée orientale, aucune force d'intervention rapide, aucune doctrine logistique pour une opération extérieure ponctuelle, des navires de guerre en mauvais état. L'armée française crée de toutes pièces une force expéditionnaire et un plan d'attaque, véritable copie conforme à l'opération *Overlord* en Normandie douze ans plus tôt. Mais sous la pression internationale et la menace nucléaire, les Français, sans avoir atteint leurs objectifs, sont contraints d'accepter un cessez-le-feu qu'ils n'ont ni préparé ni anticipé. La campagne de Suez, d'ordinaire considérée comme une victoire militaire, est en réalité une impasse doctrinale pour la France. Elle s'y engouffre sans avoir la marge de manœuvre nécessaire en raison de capacités logistiques inexistantes pour projeter rapidement une force aussi importante.

Mots-clés : Suez, logistique, opération militaire, Méditerranée, guerre froide, bases militaires

Abstract: When France send a military force at Suez in 1956, the objective was to reopen the canal, shoot down Nasser and stop the support provided to the Algerian FLN. But French army is not prepared for this operation, the most important since the Second World War. It has project a mechanized army corps 3,000 kilometers from the metropolis. But it does not have the adequate tools to achieve this objective: no forward base in the Eastern Mediterranean, no rapid intervention force, no logistical doctrine for a specific external operation, warships in poor condition. The French army creates from scratch an expeditionary force and an attack plan, a true copy of Operation *Overlord* in Normandy en 1944. But under international pressure and the nuclear threat, the French, without having achieved their objectives, are forced to accept a ceasefire that they didn't prepared or anticipated. The Suez campaign, usually considered a military victory, is in reality a doctrinal impasse for France. It is rushing into it without the necessary flexibility due to the lack of logistical capabilities to quickly project such a large force.

Keywords: Suez, military Support, military Operation, Mediterranean, cold War, military bases

Introduction

La crise de Suez en 1956 a marqué l'histoire de la Méditerranée pour plusieurs raisons. Soulignons d'abord le nombre de nations impliquées plus ou moins directement dans l'affaire : France, Égypte, Russie, Israël, États-Unis, Royaume-Unis. Elle a révélé les enjeux géostratégiques propres à la guerre froide en Méditerranée orientale. Elle a également démontré toute l'importance de la dissuasion nucléaire. Ses conséquences, à la fois diplomatiques et militaires, ont déstabilisé les puissances occidentales secondaires comme la France.

Pourtant, l'opération menée en Égypte a tout pour réussir. La force envoyée par l'armée française, forte de 34 000 soldats, a pour objectif d'éliminer Nasser, de rouvrir le canal de Suez et de stopper le soutien apporté au Front de libération national algérien (FLN) par le régime égyptien (VAÏSSE, 1997 : 27-28). Mécanisée et nombreuse, cette force est constituée d'unités militaires ayant pour beaucoup acquis une solide expérience opérationnelle en Indochine et en Algérie, entre 1945 et 1955. Ainsi, il est classique de considérer l'intervention de 1956 comme une victoire militaire débouchant sur une défaite diplomatique. Mais comment expliquer un tel écart alors que l'armée française dominait tactiquement la situation ?

La réponse à cette question est à chercher dans la consultation et la lecture d'archives militaires nouvelles. L'explication pourrait résider dans la préparation même de l'opération. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la France connaît des difficultés dans son empire colonial. Déployée en Indochine puis en Algérie, l'armée peine à retrouver la place qu'elle occupait durant la première moitié du XX^e siècle. Suez est en fait la plus importante opération de projection depuis 1945. C'est une nouveauté pour l'armée française : projeter un corps d'armée mécanisé à 3 000 kilomètres de la métropole sans assise territoriale en Égypte face à une population totalement hostile.

Les capacités militaires de la France suivent difficilement les évolutions du monde et celles de la guerre froide. Un retard peut être constaté dans ses infrastructures et ses capacités. Le présent article n'a pas vocation à remettre en question l'incontestable échec diplomatique. Il vise à démontrer que la domination tactique française n'est en fait qu'un camouflé. Si les diplomates arrivent en position de faiblesse, à la table des négociations, c'est en raison d'un outil militaire inefficace et de choix géostratégiques inadaptés.

Ainsi, il est légitime de se demander comment les choix géostratégiques ont-ils influencé, voire conditionné, l'intervention militaire de la France et son échec diplomatique à Suez en 1956 ? Pour y répondre, la présente contribution s'articulera autour de quatre idées majeures : l'absence de base avancée en Méditerranée orientale, des plans d'attaque dépassés, une attaque avortée sous la pression internationale et le retour de la force en métropole.

1. La crise de Suez en 1956 : un contexte international tendu

L'année 1956 s'inscrit dans une période marquée par la guerre froide entre le bloc de l'Ouest, libéral et capitaliste, dirigé par les États-Unis et le bloc de l'Est, communiste, mené par l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques (URSS). Plus précisément, 1956 voit s'ouvrir une période de « dégel » des relations entre les deux blocs. Elle a commencé avec

l'accession d'Eisenhower à la présidence des États-Unis en 1952 et la mort de Staline en mars 1953. La priorité est désormais à la compétition économique et technologique. Les deux blocs n'entendent pas remettre en question leur suprématie auprès de leurs alliés respectifs.

Depuis la fin de la Grande Guerre, le Moyen-Orient est marqué par la présence hégémonique de l'Angleterre (GORST, 1997 : 9). Malgré l'indépendance limitée accordée à l'Égypte en 1922, la Grande-Bretagne conserve le droit d'occuper la zone du canal de Suez. Elle y maintient des bases militaires et des garnisons dans les grandes villes du pays. La France, quant à elle, a établi son mandat sur le Liban et la Syrie au lendemain de la Première Guerre mondiale. Elle conserve des intérêts importants dans la région et une forte présence culturelle.

En 1936, le traité relatif à la présence des troupes britanniques sur le canal de Suez prévoit le stationnement de 10 000 soldats anglais. À partir de 1946, les deux pays entament des négociations pour mettre fin à cet accord. Celles-ci sont brutalement interrompues en 1947 à cause de l'accroissement des tensions, les soldats britanniques étant victimes d'attentats de plus en plus fréquents. La proclamation de l'État d'Israël, le 14 mai 1948, marque un véritable tournant. L'armée égyptienne se retrouve en première ligne lorsque les pays arabes, hostiles à la création de l'État juif, entrent en guerre. Capitulant devant Tsahal¹, les Égyptiens décident, le 15 octobre 1951, d'annuler unilatéralement le traité de 1936. Les attentats contre les troupes anglaises se multiplient jusqu'au point de non-retour : l'Égypte met fin à ses relations diplomatiques avec Londres.

La monarchie égyptienne connaît de grandes difficultés. Elle est au bord de la guerre civile. Le coup d'État des officiers libres, dont Gamal Abdel-Nasser et Anouar Al-Sadate, a lieu le 22-23 juillet 1952 (FERRO, 1982 : 18). La monarchie est abolie le 18 juin 1953 et la république est instaurée. Cette prise de pouvoir, sans aucune violence, est synonyme, pour les Frères musulmans et les communistes, d'un « retour à une vie politique normale et la possibilité d'exercer librement leur activité » (MASSON, 1966 : 11).

L'Égypte, traversée par un puissant mouvement xénophobe, n'incite pas les entreprises à s'installer durablement, affaiblissant un peu plus son économie. Les émeutes déclenchées au Caire, le 26 janvier 1952, aggravent la situation. Le nouveau gouvernement souhaite une évacuation sans conditions des forces britanniques de la zone et une restauration de l'armée égyptienne, malmenée pendant la campagne de 1948.

Anglais et Égyptiens, le 27 juillet 1954, signent un traité dans lequel les premiers s'engagent à retirer leurs troupes (BERNARD, 2003 : 67). Toutefois, au cours de la conférence de Bandung en avril 1955, l'Égypte se place en position de leader du tiers-monde aggravant les tensions avec les Occidentaux. Ce non-alignement est interprété par les États-Unis comme un rapprochement avec les communistes. Pour soutenir son armée, Nasser décide de développer les relations commerciales avec l'URSS et achète des armes en grande quantité. Les nations occidentales contre-attaquent et annulent le financement des travaux du

¹ L'autre nom de l'armée israélienne.

barrage d'Assouan. Les tensions étant également vives avec Israël, l'Égypte bloque l'accès du canal aux navires israéliens. Le 26 juillet, le colonel Nasser décide de nationaliser la société d'exploitation du canal, poussant les Occidentaux à réagir. Le prétexte est excellent pour la France qui cherche à briser le soutien militaire apporté au FLN. Enlisée dans le conflit algérien, elle déclenche l'opération 700 conjointement à l'opération *Mousquetaire* menée par les Anglais (KYLE, 1994 : 93).

2. Projeter une force militaire sans base avancée en Méditerranée orientale

La crise de Suez en 1956 et l'intervention militaire de la France révèlent d'abord de graves lacunes structurelles et organisationnelles de l'armée. « Si la guerre venait à éclater, un plan décisif devrait être adopté. Les mesures nécessaires devront être prises pour contrôler la Méditerranée orientale, dans toutes les circonstances. » Ces mots, prononcés dès mars 1953, marquent les limites stratégiques de la France en cas de crise dans cette zone qui, politiquement et stratégiquement, révèle toute son importance (14 S 314. *Le canal de Suez au point de vue politique et stratégique*). Mais pour la contrôler, il est essentiel de maîtriser au préalable la Méditerranée orientale. En effet, au-delà d'être un espace d'échanges économiques, militaires, politiques et culturels depuis des centaines d'années pour différentes populations, la Méditerranée reste, pour la France, un lieu important de communications.

Durant la période précédant la Seconde Guerre mondiale, la France se préoccupe de développer ses communications en Méditerranée occidentale avec ses territoires nord-africains (Tunisie, Maroc, Algérie). La question méditerranéenne se limite essentiellement, pour la France, à celle des liaisons nord-sud, un axe central pour acheminer troupes et matériels en métropole. Les relations maritimes avec le Levant restent relativement secondaires et la question du transit par le canal de Suez pour rejoindre l'Indochine et les territoires du Pacifique est considérée comme réglée. Le statut de la compagnie internationale du canal garantit la liberté de navigation et la présence britannique en Égypte est un gage de stabilité.

La moitié occidentale méditerranéenne est couverte par des bases de métropole, notamment à Toulon, et d'Afrique du nord surtout Oran et Bizerte. Quant à la Corse, elle est considérée comme un véritable tremplin. La plus grande partie de la marine militaire est située dans cette zone. Après la victoire des Alliés en 1945, la France ne peut maintenir ses ambitions. L'Angleterre reste la seule en tant que puissance aéronavale. Cependant, un nouveau venu fait son apparition sur la scène méditerranéenne : l'Union soviétique. La Russie cherche à étendre son influence notamment dans la partie orientale et finit par se heurter aux intérêts de la Grande-Bretagne et des Américains qui, depuis l'opération *Torch* en 1942, ont pris conscience de l'importance de cette mer dans les relations internationales². Les Russes, souhaitant obtenir la libre utilisation des détroits pour leurs navires, cherchent un débouché en Méditerranée soit par les Dardanelles soit par la Macédoine et l'Adriatique.

² L'opération *Torch* est le nom de code du débarquement des Alliés, le 8 novembre 1942 en Afrique française du Nord, en particulier au Maroc et en Algérie.

Pour les Français, deux axes de communication en Méditerranée sont mis en valeur : le vertical entre l'Afrique du Nord et la métropole et le transversal entre Gibraltar et Suez/la mer Rouge. Le premier est « le trait d'union » entre la métropole et l'empire africain. Il occupe une place centrale dans la défense des intérêts français. Le second profite des ports, aérodromes et bases aéronavales disposés le long des côtes maghrébines entre le Maroc, l'Algérie et la Tunisie. En cas de conflit en Méditerranée, ces infrastructures auront un rôle décisif. À partir de 1945, les intérêts du bloc occidental se resserrent dans les océans Atlantique et Indien qui ne peuvent communiquer que par le canal de Suez. Sa protection devient un enjeu stratégique pour les Occidentaux et les Soviétiques. Selon les hypothèses, ce conflit d'intérêts peut déboucher rapidement sur un conflit généralisé et prendre deux visages possibles (1 Q 29. *Étude sur la Méditerranée*).

« Le couloir "Méditerranée-mer Rouge", jouerait avant tout le rôle d'une route pour les convois de matériel et de personnel alimentant les armées au combat, ces convois provenant soit de l'Ouest (Gibraltar) soit du Sud (océan Indien et Atlantique par le Cap de Bonne-Espérance). C'est, en définitive, dans la région cruciale du canal de Suez que s'effectueraient les concentrations des deux courants de transport. »

« Le couloir "Méditerranée-mer Rouge" deviendrait, sur une portion plus ou moins étendue de son parcours, le théâtre d'une ardente lutte aéronavale où tous les moyens navals et aériens des adversaires seraient mis en jeu, ces moyens pouvant être aussi bien ceux normalement stationnés dans le bassin méditerranéen que ceux en provenance de l'extérieur (Atlantique ou océan Indien). »

Dans les deux cas, chaque belligérant chercherait à exploiter le potentiel des bases de départ pour la flotte et l'aviation. Cependant, la France ne peut protéger seule ses communications. Il est envisagé l'alliance avec d'autres puissances aéronavales, et pour cela, elle doit procéder à un aménagement rapide de bases en Afrique du Nord. Ces bases doivent fournir une puissance de feu et permettre d'engager tous les moyens possibles en cas de crise. Mais celle-ci peut apparaître en Méditerranée orientale. La France s'est désengagée du Levant et connaît de graves difficultés dans son empire colonial. Par conséquent, il ne lui reste plus aucune base ou force au Proche-Orient capable d'intervenir rapidement dans cette région. Quand la crise de Suez éclate en 1956, elle doit créer une force expéditionnaire de toutes pièces.

3. Des plans dépassés avant leur mise en application

Dès le début des préparatifs, les officiers français sont conviés à préparer un plan avec les Anglais (KYLE, 2003 : 139). Une action depuis la Palestine est exclue, ceci aurait, selon le commandement, « des répercussions sur le plan international » risquant « de soulever de difficiles problèmes sur le plan intérieur français » (8 S 273. *Note sur les possibilités d'une action d'intimidation contre l'Égypte*).

Il opte ensuite pour une opération directe dans le delta par la Libye. Elle offre de nombreux avantages pour les forces franco-britanniques. En effet, elles peuvent disposer de nombreuses troupes à la frontière avec l'Égypte. L'armée égyptienne serait confrontée à un

double front et obligée de diviser son dispositif de défense en deux. L'avantage est également international car la Libye est sous influence britannique³. La mise en place d'un contingent franco-anglais ne poserait aucun problème. Mais le delta est une zone impraticable à cause des inondations du mois de septembre. Le désert à l'ouest de l'Égypte risque de voir s'enliser les forces logistiques. Une attaque par la Libye est écartée.

Lorsque l'opération est décidée, l'objectif principal est d'éliminer Gamal Abdel Nasser et de s'emparer du Caire pour faire cesser tout soutien au FLN. Les Français veulent aussi éviter la guérilla. Ils conçoivent alors une opération logistiquement similaire à *Overlord*⁴. Avec les moyens qui sont les leurs, à une échelle moindre, ils s'appêtent à réitérer l'action des Anglo-américains en Normandie douze ans plus tôt.

Il faut également souligner la participation d'Israël. Le soutien à l'État hébreux, dans le cadre d'une guerre préventive, est déjà d'actualité dès 1955. Ce projet se concrétise avec l'arrivée au pouvoir de David Ben Gourion le 18 juin 1956 et la nationalisation du canal de Suez. Tout en répondant à la question du passage des navires israéliens et le rétablissement du caractère international du canal, les Israéliens voulaient régler le problème du détroit de Tiran et de l'enclave de Gaza (MASSON, 1966 : 96). La France multiplie les livraisons d'armes à destination d'Israël. Le 10 octobre 1956, un accord est conclu à Paris : les Français imposent Israël dans la bataille (VIAL, 2014). Ces derniers fournissent des escadrilles de combat avec leur matériel de réparation, un appui aérien et un parachutage dans le Sinäi. Les navires français doivent protéger les côtes israéliennes (MASSON, 1966 : 98). Les Israéliens ont pour eux l'effet de surprise et une supériorité morale. L'appui français permet de combler les carences observées : camions, chars, canons et matériels de transmissions.

Après quelques hésitations et réajustements, les Français et les Anglais adoptent, le plan *Mousquetaire révisé* ou opération *700 bis* (VIAL, 2014). Étudié et rédigé à partir du 20 septembre 1956, il repose sur une occupation directe de la zone du canal par Port-Saïd (COUTAU-BEGARIE, 1994 : 105-106). Les Français et les Anglais veulent éviter un débarquement sur Alexandrie. Les mots d'ordre sont clairs : « une action décisive et rapide. » (9 U 7. *Rapport sur l'opération d'Égypte*). Les Français veulent couper les forces égyptiennes en deux. Le plan est défini officiellement le 23 septembre 1956. L'opération doit débuter par une phase aéro-psychologique de quelques jours (BEAUFRE, 1967 : 88). L'aviation doit détruire les installations au sol et devenir maîtresse du ciel. Ensuite, l'assaut aéroporté doit être déclenché le lundi 5 novembre 1956, le mardi 6 correspond à l'action amphibie.

Pour mener les opérations aériennes, aéroportée et ravitailler les troupes, les Français ont besoin d'une base suffisamment proche. Les choix géostratégiques d'avant la crise révèlent les limites opérationnelles pour une projection de forces. Les Français possèdent des infrastructures en métropole et en Afrique du Nord mais pas en Méditerranée orientale. Quant

³ En 1947, l'Italie perd ses colonies y compris la Libye. Les Anglais ont favorisé l'arrivée au pouvoir de Muhammad Idriss, proclamé roi en 1950. Le pays accède à son indépendance en décembre 1951 mais reste un allié pour la Grande-Bretagne et les États-Unis.

⁴ *Overlord* est le nom de code du débarquement des forces anglo-américaines en Normandie (France) le 6 juin 1944.

aux Britanniques, ils disposent de l'île de Malte. Mais elle est encore trop éloignée. La Syrie ayant accédé à son indépendance après la Seconde Guerre mondiale et l'Algérie se trouvant à une distance beaucoup trop grande du théâtre d'opérations, les Français n'ont pas d'autre choix que de s'installer sur l'île de Chypre toujours officiellement britannique mais où une guérilla demande l'indépendance⁵.

L'opération est découpée en 5 phases principales : *Alpha*, *Bravo*, *Charlie*, *Delta* et *Écho* (MASSON, 1966 : 48). *Alpha* correspond à l'acheminement des moyens en direction de Port-Saïd et *Bravo* aux opérations aériennes entre J-2 et le jour J (FACON, 1986 : 30-40). La phase *Charlie* repose sur l'établissement d'une tête de pont (MASSON, 1966 : 48). *Delta* comprend sa consolidation et son élargissement. Enfin, *Écho* doit être déclenchée en fonction des circonstances mais, si possible, à partir du 7^e jour. La 10^e division de parachutistes (DP) aura pour mission de constituer une tête de pont à l'ouest de Port-Saïd.

Au regard des difficultés pour acheminer 34 000 soldats par avions, les Français privilégient la voie maritime. Mais la Marine nationale française, sous les ordres de l'amiral Lancelot, n'a pas les moyens d'acheminer un volume aussi important de matériels et d'hommes (VIAL et de PRÉNEUF, 1998 : 92-112). L'armée décide d'affréter, entre le 7 août et le 15 novembre 1956, un total de 48 cargos et *Liberty* dont 3 *Troopers*, 12 paquebots, 5 pétroliers et 2 citernes à eau soit l'équivalent de 67 navires. La majorité se trouve dans les ports de l'Atlantique et de la Manche et n'est pas nécessairement disponible dans l'immédiat. La Défense nationale doit accélérer leur disponibilité pour des travaux d'aménagement. Dix jours sont nécessaires pour ceux de Méditerranée, 20 à 30 pour ceux de l'Atlantique, de la Manche et en mer du Nord.

Durant cette période d'affrètement, l'interruption des transports militaires et commerciaux dans le bassin méditerranéen est totale. Seuls sont maintenus les transports urgents et d'un volume très limité. Le trafic dans l'Atlantique est aussi touché. Financièrement, l'impact s'élève, en moyenne, à une dizaine de millions de francs par navire pour les frais de déchargement et la réexpédition de la cargaison, soit un total d'environ 600 millions de francs. À cela, il convient de rajouter environ un million de francs quotidien par cargo au moment de la réquisition. Deux millions de francs sont à rajouter quotidiennement par paquebot, soit un coût total de plus d'un milliard de francs pour une période de 15 jours, durée minimum de réquisition, même si l'opération n'a pas lieu. D'éventuelles indemnités de rupture de contrat versées aux compagnies de navigation doivent être prises en compte. Le coût de l'affrètement revient à un total de 2 milliards de francs. De plus, les navires doivent répondre à certaines caractéristiques et devenir opérationnels pour le transport militaire et la navigation en convoi. Leur préparation repose sur des installations sommaires et provisoires : couchages, équipements radio, blocs d'hygiène et de cuisines, brassières, radeaux de sauvetage et vérification des outils de levage. Les entreponts sont aménagés en dortoirs.

Dans les grandes lignes, les forces terrestres devant débarquer en Égypte sont constituées de 5 échelons opérationnels. Le premier comprend les unités d'assaut aéroporté de

⁵. L'île de Chypre est sous domination ottomane jusqu'en 1878 où elle passe sous contrôle du Royaume-Uni.

2 000 puis de 3 000 hommes parachutables en trois jours. L'échelon amphibie est constitué de 3 000 puis de 2 000 hommes et de 300 véhicules et chars. Les vagues A, B et C comprennent le reste de la force avec des arrivées échelonnées dans le temps, au fur et à mesure des rotations des navires (BEAUFRE, 1967 : 57). Elles correspondent au ravitaillement et aux moyens administratifs. L'échelon A est privé du B jusqu'à son arrivée effective sur le terrain, et de ce fait, doit être totalement autonome.

L'échelon A comprend 17 000 hommes, 6 350 véhicules et remorques et 16 000 tonnes d'approvisionnements. Le B repose sur 5 000 militaires, 2 000 véhicules et remorques et 16 000 tonnes de fret. Enfin, le C comprend 4 000 soldats, 1 200 engins et remorques et 16 000 tonnes de marchandises. Les unités de la vague A doivent débarquer entre J et J + 13, celles de l'échelon B entre J + 12 et J + 26 et celles du C entre J + 27 et J + 38. Les approvisionnements de l'échelon A doivent être débarqués entre J et J + 20, ceux du B entre J + 22 et J + 26 et ceux du C entre J + 27 et J + 46. Les derniers approvisionnements arrivent donc 46 jours après le jour-J (CARRÉ, 1986 : 15-29).

Le chargement du ravitaillement est adapté au fractionnement des troupes. Les unités combattantes provenant en partie d'Afrique du Nord et les ravitaillements de métropole, ces derniers sont surtout placés sur les cargos laissant les combattants sans soutien. Ces plans sont pensés sur la base de plusieurs facteurs : les capacités aéroportuaires de déchargement (une condition préalable à l'échelonnement des arrivées), le fractionnement de la force, les modes de transport opérationnel ou commercial pour les unités, les dates de disponibilité des navires et leurs caractéristiques.

Pendant, ce temps, les troupes se perfectionnent : tirs, instruction tactique, sauts aéroportés, débarquement (MASSON, 1966 : 47). La mise en condition de la force a demandé un délai de deux mois. Des unités arrivent de toute la France, d'Allemagne et d'Algérie. Elles doivent être rassemblées et préparées (GAUJAC, 1986 : 39). Le temps nécessaire à la préparation des troupes est amputé de l'action opérationnelle. Les Français ont perdu un temps précieux. Avec une force d'intervention rapide immédiatement disponible, ce temps aurait permis un assaut plus rapide et une politique du fait accompli.

4. Une attaque avortée sous la pression internationale :

Après quelques difficultés (déchargement deux fois plus long que le chargement, capacités réduites des ports chypriotes, main-d'œuvre étrangère, relève difficile, pertes de temps), les unités aériennes s'installent définitivement sur Chypre le 24 septembre 1956. Les unités opérationnelles peuvent s'implanter. Le 22 octobre 1956, les avions de type *RF* et *F84 F* font mouvement depuis la métropole. Le 29, c'est au tour des 40 avions de transport *Nord*. La totalité des moyens et du personnel arrive le 30.

Les unités d'assaut et de soutien quittent leur port d'attache entre les 28 et 31 octobre 1956. Commence ainsi la manœuvre *Thucydide* qui consiste à rassembler les moyens de la force devant les côtes égyptiennes. Les navires doivent rallier Malte et se regrouper au large de la Cyrénaïque. Puis ils doivent se former en convois pour rejoindre Chypre puis Port-Saïd. Il est prévu un total de 5 convois : 2 rapides MEQ 1 et MEQ 2 (Malte-Égypte *Quick*) et 3 lents MES 2, MES 3 et MES 4 (Malte-Égypte *Slow*). Mais les derniers « rapide » et « lent »

ne se forment pas en raison de l'absence de dangers sous-marins, les navires faisant route isolément.

Les commandants d'escorteurs et les capitaines de navires marchands reçoivent leurs instructions, par l'intermédiaire des commandements maritimes, sous enveloppes scellées. Ils ont l'ordre de les ouvrir qu'après avoir appareillé. Il est vital de garder le silence radio et de conserver un secret absolu autour des manœuvres. Le contrôle des éléments à la mer est d'autant plus difficile que l'incertitude règne autour de la date du débarquement qui n'est finalement connue que 48 heures à l'avance. Le rythme de l'opération, l'intervention aérienne alliée, la concentration des convois, les assauts amphibie et aéroporté et l'offensive terrestre israélienne restent secrets jusqu'au dernier moment. Les mouvements maritimes sont contrôlés par l'amirauté en Méditerranée en liaison avec les commandements maritimes des points de départ et d'arrivée.

Les combats s'engagent selon les plans prévus. Le 29 octobre 1956, les Israéliens lancent l'opération *Kadesh*. De leur côté, les Français mènent l'opération *Archer* grâce à la 4^e division d'escorteurs d'escadre pour protéger les côtes israéliennes (MASSON, 1966 : 116). Au cours des opérations dans le Sinaï, l'aviation de Nasser fait cruellement défaut. L'Égypte manque de pilotes expérimentés mais elle fait preuve de capacités défensives. Cependant, elle souffre de carences au niveau du commandement et d'un manque d'initiative. La manœuvre dans le Sinaï rend caduque la longue préparation aérienne prévue par le plan franco-britannique mais il est déjà trop tard (MASSON, 1966 : 125).

Les forces françaises et anglaises arrivent en Égypte entre le 5 et le 6 novembre (VARBLE, 2003 : 62). Mais elles font face à un scénario qu'elles n'ont ni prévu ni préparé : l'arrêt prématuré des hostilités le 7 novembre 1956 (LUCAS, 1991 : 401-402). Ce scénario est dû au contexte international de l'époque. Pour les Américains, les Français comme les Anglais ne sont pas victimes d'une agression. Ils privilégient la coopération entre États, d'autres moyens que la force peut régler un problème international. Ils craignent une montée de la haine dans le monde arabe, des manifestations antioccidentales ayant eu lieu en Libye jusqu'en Jordanie entre le 4 et le 5 août 1956. Ils redoutent la transformation d'un conflit localisé en une grande guerre, le souvenir des deux conflits mondiaux étant encore présent. Ils considèrent que Nasser a une trop grande popularité pour être renversé maintenant (MASSON, 1996 : 58-59).

De plus, il existe des considérations économiques : la compagnie du canal n'est pas une priorité pour les Américains. Économiquement, ils voient mal la nationalisation mais admettent le processus. Néanmoins, ils reconnaissent le caractère vital du canal pour l'économie de l'Europe occidentale. Ils ont peur d'un conflit subversif mené par les Soviétiques au Proche-Orient et en Égypte avec l'envoi de militaires et de techniciens de la guerre révolutionnaire. Voyant la menace d'un affrontement avec l'URSS, ils ne donnent aucune garantie en cas d'intervention soviétique. Ils sont prêts à s'engager aux côtés de la France uniquement en cas d'intervention soviétique en Europe occidentale mais leur soutien en Méditerranée orientale ne sera pas automatique. Ainsi, la menace d'une intervention soviétique, la pression exercée sur Israël et la dévaluation de la Livre Sterling poussent les Anglais à se retirer. Les Français ne peuvent continuer seuls.

Le général André Beaufre, chef des forces terrestres, considère que le cessez-le-feu crée « une situation imprévue à laquelle il fallait s'adapter sans retard » (9 U 7. *Rapport sur l'opération d'Égypte*). Les Français sont en effet confrontés à un problème de taille : les unités débarquées avec matériels et approvisionnements se déversent sur Port-Saïd. Ces moyens puissants deviennent inutiles et l'espace disponible se fait rare (CARRÉ, 1986 : 15-29).

Des convois maritimes entiers sont stoppés. L'appareillage de certains navires au départ de Marseille et Alger est suspendu. Les opérations d'embarquement sont arrêtées en France et en Afrique du Nord ou, au contraire, accélérées. La force expéditionnaire se retrouve avec des navires à moitié pleins ou vides. Certains bateaux chargés en totalité font demi-tour, la plupart doit attendre au large pour mettre à terre les matériels indispensables. D'autres bâtiments, déjà parvenus en rade, ne sont pas déchargés. Cependant, et malgré le cessez-le-feu, il est nécessaire d'acheminer sur Port-Saïd du matériel, des vivres pour la force et la population civile ainsi que certains personnels d'intérêt général. Les unités d'assaut (légionnaires et parachutistes) fraîchement débarquées doivent continuer à vivre sur le théâtre des opérations.

Les conséquences directes de ce bouleversement sont nombreuses. Beaucoup de formations sont coupées en deux ou trois fractions et sans les éléments comptables. Certaines n'ont jamais rejoint le théâtre d'opérations. Leur vie matérielle en est affectée. L'absence du 2^e échelon les prive de services administratifs, campement collectif, archives, effets d'habillement et matériels de cuisine. Certaines récupèrent leurs cuisines roulantes et les fourneaux à essence quelques jours plus tard. D'autres procèdent avec les moyens du bord. Quant aux uniformes et aux effets d'habillement, aucun matériel n'est arrivé à Port-Saïd et les hommes restent pendant un mois sans pouvoir se changer.

Aux alentours du 15 novembre 1956, les vivres manquent. La force ne dispose que d'une journée d'avance. Il est indispensable de récupérer les approvisionnements placés en fond de cales. Pour les atteindre, il faut des déchargements et des transports inutiles. Des articles indispensables peuvent être dispersés dans plusieurs cales d'un seul navire. La véritable rentabilité réside dans le déchargement total : « le déchargement partiel entraîne des mouvements de matériels incompatibles avec un rendement acceptable » (9 U 12. *Note sur la base de transits et d'opérations*). Des matériels sont déchargés depuis l'entrepont ou les cales pour être rechargés le lendemain afin d'atteindre uniquement les équipements strictement indispensables (DELARUE, *Avec les paras des 1^{er} REP et 2^e RPIMa* : 40).

Entre le 7 novembre et le 1^{er} décembre 1956, les rendements obtenus se montent à 50 % environ en dessous des prévisions initiales. Pendant ce temps, l'armée égyptienne constitue toujours une menace avec de nombreuses unités disséminées sur le territoire. La propagande demeure active et de nombreux petits accrochages éclatent, contre les Anglais notamment. Au 20 novembre 1956, les stocks constitués par la force (à terre, sur les cargos en rade ou en attente au port) permettent aux Français de s'entretenir normalement jusqu'au 31 décembre 1956. La consommation de vivres est de l'ordre de 8 000 à 9 000 rations et de 10 à 12 m³ de carburant par jour. Des commandes de ravitaillement sont effectuées auprès de l'administration centrale. Des demandes sont adressées à l'état-major pour remplacer les articles laissés sur les échelons arrière. Une première est effectuée le 20 novembre et une

deuxième quelques jours plus tard. Les rendements sont insuffisants et aggravés par le manque de main-d'œuvre locale.

5. Préparer le retour de la force :

Le 8 novembre 1956, l'objectif du gouvernement est de poursuivre les débarquements. Mais après le cessez-le-feu, le général Beaufre ne veut qu'une chose : limiter au maximum les nouvelles arrivées de matériels et de personnels à cause d'une zone de déploiement devenue trop étroite. Trois hypothèses s'affrontent : rester pour occuper et défendre le terrain, ou un rembarquement total dans des délais très réduits, ou répondre aux provocations égyptiennes par une contre-attaque (future opération *Verdict*). En cas de reprise des hostilités, plusieurs types d'unités seraient mobilisés : chars, parachutistes, colonne motorisée, réserves placées à terre et une quantité suffisante de munitions et de carburant. Ce volume est défini dans une première conférence à Port-Fouad le 9 novembre 1956 et confirmé à Chypre, aux états-majors français, le 12 novembre. Cette liste est modifiée plusieurs fois afin de tenir compte du chargement des navires.

Le choix des unités et des approvisionnements concernés par cette contre-attaque oblige les Français à charger, décharger et recharger les navires car les éléments sélectionnés se trouvent dans les cales inférieures. Le triage est impossible à réaliser à bord des bateaux. Les forces françaises sont amenées à établir « un plan de déchargements absolument nouveaux et d'autant plus compliquée à établir que de nombreux bateaux avaient été chargés après notre départ sur des bases différentes du plan initial » (1 R 23. *Rapport au ministre*). Ce nouveau plan se heurte aux quelques 8 000 / 9 000 hommes, 2 200 véhicules et 3 500 tonnes d'approvisionnement déjà à terre au 15 novembre 1956. Ce dispositif permet aux Français de faire face à n'importe quelle situation.

Mais le 28 novembre 1956, la force expéditionnaire sait que l'opération *Verdict* n'aura pas lieu. S'ouvre alors la période du rembarquement : opération *Harridan*. La relève de l'ONU débute le 21 novembre 1956 avec l'arrivée de deux compagnies : une norvégienne sur Port-Saïd et une colombienne à Port-Fouad le 5 décembre 1956 (MASSON, 1966 : 166). Le général Beaufre veut maintenir ses positions aussi longtemps que possible. Le gouvernement français fixe le 22 décembre 1956 comme date limite de rembarquement. Au 21 novembre, le volume des forces et des matériels à rembarquer comprennent entre 8 500 et 9 000 hommes, 2 000 à 3 000 tonnes d'approvisionnements et 2 100 véhicules (60 chars, plus de 700 véhicules lourds, 700 véhicules légers et 640 remorques).

Le rembarquement commence effectivement vers le 5 décembre 1956. Les opérations sont réalisées selon les plans initiaux et dans l'ordre. Elles durent une vingtaine de jours. Trois vagues de bateaux doivent partir le 9, 13 et 17 décembre 1956. Entre le 5 et le 10 décembre inclus, 900 véhicules et 2 100 tonnes de matériels sont chargés. Entre le 14 et le 18 inclus, 800 véhicules et 400 tonnes sont embarqués. Le 22 décembre marque le dernier jour de présence des Français qui organisent une cérémonie solennelle pour élever le pavillon de l'ONU sur Port-Fouad en présence de plusieurs détachements étrangers (MASSON, 1966 : 183). Les Français défilent pour l'occasion (MASSU, *La Vérité sur Suez* : 1956 : 231). Le général Beaufre décrit cette ambiance particulière (9 U 7. *Rapport sur l'opération d'Égypte*).

« Cette dernière image d'une journée émouvante, qui eût été pénible sans les manifestations qui l'avaient remplie, synthétisait notre volonté de marquer le caractère volontaire de l'évacuation et de conserver jusqu'au bout à notre opération inachevée et décevante le style d'une armée sûre d'elle-même et prête à de nouvelles tâches. »

Conclusion

Comment considérer l'intervention de Suez du point de vue français ? Les troupes envoyées sur le canal sont expérimentées. Elles ont combattu en Indochine puis en Algérie. En Égypte, elles démontrent leurs capacités combattantes face à une armée égyptienne incapable de résister. Leur valeur n'est pas à remettre en question. Pourtant l'armée française ne parvient pas à atteindre ses objectifs : Nasser, renforcé politiquement, est toujours au pouvoir. Comment alors expliquer l'issue de l'intervention ? La réponse est ailleurs.

L'absence de bases avancées en Méditerranée orientale a lourdement pesé sur les capacités de l'armée française à projeter rapidement ses troupes. Cette carence pousse les états-majors à créer, pour la circonstance, une force mécanisée de 34 000 soldats. Elle mettra plus de deux mois à monter en puissance : rassemblement, entraînement, préparation, embarquement. Les Français ont reproduit le seul schéma opérationnel qu'ils connaissaient : celui de l'opération *Overlord*, douze ans plus tôt. Mais un élément semble échapper à leur logique : la capacité de dissuasion nucléaire. Face aux Russes et aux Américains qui veulent éviter un conflit ouvert et généralisé, ils n'ont pas d'autre choix que d'accepter le cessez-le-feu (MASSON, 1966 : 232-233). Quand le combat s'arrête, alors que les forces d'assaut se trouvent en Égypte, les unités de soutien pour la vie courante sont encore en mer.

Les Français et les Anglais ont conçu des plans selon une vision stratégique dépassée. L'issue de l'intervention française s'explique en fait par l'incapacité de l'armée à projeter rapidement et efficacement ses troupes à 3 000 kilomètres de la métropole en un temps très restreint pour mettre les Russes et les Américains devant le fait accompli. L'opération est beaucoup trop lourde et lente. Le temps de préparer les forces durant deux mois a coûté cher à l'armée française. Après la consultation de nouvelles archives, il est possible de reconsidérer l'intervention de Suez. Cette nouvelle vision des événements permet de comprendre l'impasse diplomatique qui était celle de Paris face aux Américains et aux Russes.

Les archives :

1. Service historique de la Défense de Vincennes (France). 9 U 7. Rapport sur l'opération d'Égypte.
2. Service historique de la Défense de Vincennes (France), 1 R 23. Rapport au ministre sur les opérations du Moyen-Orient en 1956.
3. Service historique de la Défense de Vincennes (France), 9 U 12. Note sur la base de transits et d'opérations.
4. Service historique de la Défense de Vincennes (France). 8 S 273. Note sur les possibilités d'une action d'intimidation contre l'Égypte.
5. Service historique de la Défense de Vincennes (France). 14 S 314. Le canal de Suez au point de vue politique et stratégique.

6. Service historique de la Défense de Vincennes (France). 1 Q 29. Étude sur la Méditerranée.

Les sources imprimées :

1. BEAUFRE, André. L'expédition de Suez. Paris : Grasset, 1967.
2. DELARUE, Louis. Avec les paras des 1^{er} REP et 2^e RPIMa. Paris : Nouvelles Éditions Latines, 1961.
3. MASSU, Jacques. La Vérité sur Suez : 1956. Paris : Plon, 1978.

Les études :

1. BERNARD, Jean-Yves. *La Genèse de l'expédition franco-britannique de 1956 en Égypte*. Paris : Publication de la Sorbonne, 2003.
2. CARRÉ, Claude. « Le soutien logistique pendant la campagne de Suez ». In : *Revue historique des armées*. 1986, n°4. pp. 15-29.
3. COUTAU-BEGARIE, Hervé. « Comment on conduit une coalition : la France et la Grande-Bretagne dans l'affaire de Suez ». In : *Histoire, économie et société*. 1994, n°1. pp. 101-110.
4. FACON, Patrick. « L'armée de l'Air et l'affaire de Suez ». In : *Revue historique des armées*. 1986, n°4. pp. 30-40.
5. FERRO, Marc. *1956 Suez*. Bruxelles : Éditions Complexe, 1982.
6. GAUJAC, Paul. *Suez 1956*. Limoges : Lavauzelle, 1986.
7. GORST, Anthony et Lewis Johnman. *The Suez crisis*. Londres: Routledge, 1997.
8. KYLE, Keith. *Suez: Britain's End of Empire in the Middle East*. London : I.B. Tauris, 2003.
9. KYLE, Keith. « La Grande-Bretagne, la France et la crise de Suez ». In: *Histoire, économie et société*. 1994, n°1. pp. 79-100.
10. LUCAS, Scott. *Divided we stand: the Suez Crisis of 1956 and the Anglo-American "alliance"*. Thèse de doctorat : Philosophie : London School Economics and Political Science, 1991, 1 vol.
11. MASSON, Philippe. *La Crise de Suez, novembre 1956 – avril 1957*. Vincennes : S.H.D, 1966.
12. VAÏSSE, Maurice, dir. *La France et l'opération de Suez de 1956*, actes d'une table ronde à Paris, 18 octobre 1996. Paris: ADDIM, 1997.
13. VARBLE, Derek. *The Suez Crisis 1956*. Osprey Publishing, 2003.

14. VIAL, Philippe. Marianne et la gouvernante anglaise. Les systèmes politico-militaires français et britanniques à l'épreuve de la crise de Suez. *Revue historique des armées [en ligne]*. 2014, n°273, pp. 42-50 [consulté le 12 mai 2020]. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/rha/7895>.
15. VIAL, Philippe et Jean de PRÉNEUF. « De Dakar à Suez, un itinéraire emblématique : l'amiral Lancelot ». In : *Revue historique des armées*. 2^e partie, 1998, n°1. pp. 92-112.