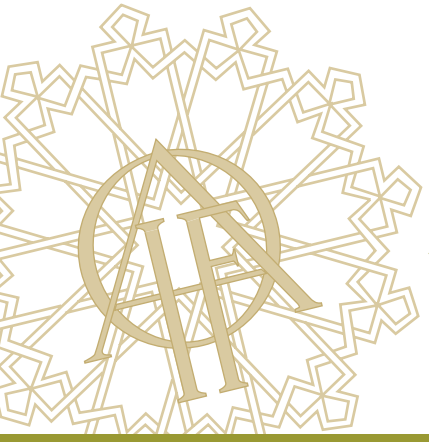
MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE



ANNALES ISLAMOLOGIQUES

en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne

AnIsl 8 (1969), p. 189-221

Pierre Marthelot

Le Caire, nouvelle métropole.

Conditions d'utilisation

L'utilisation du contenu de ce site est limitée à un usage personnel et non commercial. Toute autre utilisation du site et de son contenu est soumise à une autorisation préalable de l'éditeur (contact AT ifao.egnet.net). Le copyright est conservé par l'éditeur (Ifao).

Conditions of Use

You may use content in this website only for your personal, noncommercial use. Any further use of this website and its content is forbidden, unless you have obtained prior permission from the publisher (contact AT ifao.egnet.net). The copyright is retained by the publisher (Ifao).

Dernières publications

9782724710144	*Documentary Papyri from the Fouad Collection at the Institut Français d?Archéologie Orientale (P.Fouad II 90–100)*	Mohamed Gaber Elmaghrabi
9782724710007	*Représentations et symbolique de la guerre et de la paix dans le monde arabe*	Sylvie Denoix (éd.), Salam Diab-Duranton (éd.)
9782724710038	*Les textes de la pyramide de la reine Ânkhesenpépy II*	Bernard Mathieu
9782724709889	*Proceedings of the 14th International Conference for Nubian Studies*	Marie Millet (éd.), Vincent Rondot (éd.), Frédéric Payraudeau (éd.), Pierre Tallet (éd.)
9782724710182	*Bulletin de liaison de la céramique égyptienne 32*	Sylvie Marchand (éd.)
9782724709919	*Les « Magasins nord » de Thoutmosis III*	Sébastien Biston-Moulin
9782724709902	*La porte de Tibère à Médamoud I*	Dominique Valbelle
9782724710281	*Annales islamologiques 57*	Robin Seignobos (éd.)

© Institut français d'archéologie orientale - Le Caire

LE CAIRE, NOUVELLE MÉTROPOLE

PAR

P. MARTHELOT

Aussi étonnant qu'il puisse paraître, Le Caire nous est peu connu, du moins cette nouvelle métropole qui vient de se développer en un quart de siècle, au sein d'une très ancienne ville, la débordant de toute part. Plus tard, les historiens ne manqueront pas de décrire, en le datant de notre époque, ce nouvel avatar d'une ville aux fondations successives, à partir de Fostât, contemporaine de la conquête arabe, en passant par l'Al-Kataï des Toulounides, et qui, pour un long temps, avait trouvé son site et son style avec la création fatimide, vieille de 1000 ans. C'est cette ville là, avec ce qui restait des agglomérations antécédentes, qui, à partir de l'époque ayoubide, s'est perpétuée jusqu'en plein XIX^e^ siècle au long de ce qui fut pour elle une longue dégénérescence. Telle est la ville ancienne que connaissent les archéologues et qu'apprécient les visiteurs éclairés, à cause des admirables monuments qu'elle nous a transmis au contraire de tant d'autres villes d'Orient, ravagées par des épisodes de violences et d'abandon.

Une deuxième ville est née, dans la deuxième moitié du XIX^e^ siècle, occupant un site renouvelé et élargi grâce aux trois séries d'interventions qui l'ont remodelée, à savoir : l'assainissement de la plaine alluviale, avec le comblement des deux canaux, Khalig et canal Ismaïlia, dans son parcours urbain (1900-1912), le contrôle de l'inondation, après la construction du barrage d'Assouan (1902) et sa surélévation (1912), enfin la construction des ponts entre 1871 (Kasr el-Nil) et 1914, annexant au site les deux îles de Gezira et de Roda, et ouvrant, tardivement, à l'expansion urbaine, la rive de Giza. C'est ce site nouveau et élargi, qui a été occupé par Le Caire moderne, par la ville des affaires, et par les quartiers de résidence, établis selon les normes occidentales, et largement peuplés d'étrangers.

N.B. — L'orthographe des noms de lieux est celle de la carte du *Survey* au 1 : 15.000, édition révisée en 1954.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Nous sommes en train d'assister à la constitution d'une troisième ville tout à la fois englobant les deux premières et transgressant leurs limites. Si la première a correspondu à l'épanouissement historique de la ville arabe, si la deuxième a été la capitale d'une Egypte largement soumise à l'influence occidentale, celle-ci est la transcription, au sol et dans sa population, de ce mouvement de caractère mondial, qu'est l'urbanisation accélérée et généralisée. L'ampleur du phénomène risque d'échapper aux visiteurs attirés aussi bien par le prestige et le pittoresque de la ville historique que par les commodités et les services concentrés dans la ville dite moderne. Il a semblé utile qu'un géographe en soulignât l'importance. Ce phénomène avait naturellement échappé à Marcel Clerget dont la thèse monumentale, et toujours si utile, date de 1934 [1], avant que les forces qui ont donné naissance à ce développement inouï ne se soient déchaînées. Il n'a pas été davantage perçu, et ceci est moins excusable, par les auteurs du *Master Plan* [2] livrant au public en 1957 le travail de planification urbaine réalisé après la création si tardive de la Municipalité du Caire en 1949 : ceux-ci, dans une perspective optimiste sans doute destinée à donner bonne conscience à la nouvelle administration municipale, prenaient argument des projets de décentralisation industrielle du gouvernement pour prédire l'arrêt de croissance de la population urbaine qu'ils voyaient plafonner aux environs de 3.500.000 habitants en l'an 2.000. En fait, dix ans après la publication du *Master Plan,* l'agglomération est bien près d'atteindre les 5 millions !

Comment cela a-t-il pu se produire? Les masses rassemblées au Caire, qu'y cherchent-elles? Comment y sont-elles logées? Et comment l'infrastructure urbaine supporte-t-elle le choc? Enfin, comment s'inscrit au sol ce Grand Caire, dont la réalité s'est affirmée beaucoup plus vite que ne l'ont fait les structures administratives correspondantes? Autant de questions auxquelles il faudrait, pour y répondre de manière satisfaisante, des observations beaucoup plus approfondies que celles qui ont pu être faites au cours des quelques semaines consacrées à ce travail au printemps 1967.

Que l'Institut Français d'Archéologie Orientale et son Directeur, le Professeur François Daumas, que l'Administration égyptienne, notamment le Ministère de la Culture, celui de l'Habitat et le Gouvernorat du Caire trouvent ici des remerciements

[1] Marcel Clerget, *Le Caire*. Etude de Géographie urbaine et d'histoire économique. Le Caire, Impr. E. et R. Schindler — 2 vol., 1934.

[2] *Master Plan of Cairo*. Ministry of municipal and rural affairs. Municipality of Cairo : Planning Commission Cairo, S.O.P. Press, 1957.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

pour les facilités qui ont permis de mener à bien cette trop rapide esquisse d'un très grand épisode de l'histoire du Caire.

L'EXPLOSION DÉMOGRAPHIQUE

Pour important que soit le phénomène démographique qui a soudainement amplifié la population urbaine et en a modifié la composition, il n'est pas facile de le

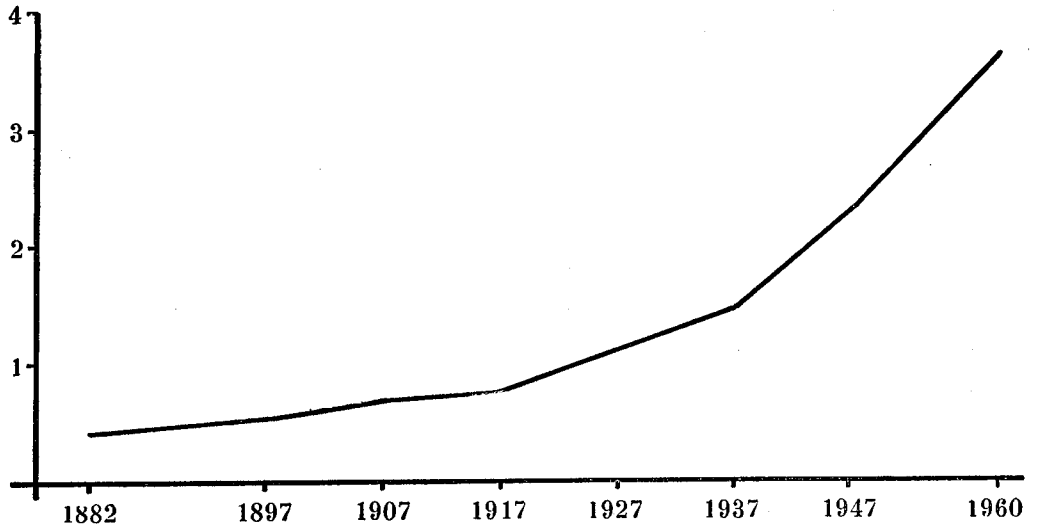


Fig. 1. Croissance de la population du Caire (en millions d'habitants).

saisir scientifiquement et de le décrire avec quelques chances de précision. L'appareil statistique est peu sûr. De plus, il est rendu difficilement utilisable, dans une perspective dynamique, à cause des modifications qui sont intervenues à plusieurs reprises dans les limites administratives des circonscriptions urbaines. Enfin, la difficulté est accrue du fait que l'agglomération du Caire intéresse trois gouvernorats, celui du Caire, entièrement urbain, celui de Giza, qui comporte notamment trois circonscriptions urbaines groupant plus d'un demi-million d'habitants, totalement intégrées à l'agglomération, et celui de Kalyubia, avec les 100.000 habitants de Shoubra el-Khaïma. La ville annexe d'Helwan, rattachée au gouvernorat de Giza jusqu'en 1947, est maintenant comptée avec la population du gouvernorat du Caire. Tout ceci fait qu'il faut accueillir les chiffres officiels avec une extrême prudence,

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

ne pas hésiter à les arrondir et souvent ne les considérer que comme des ordres de grandeur, permettant de discerner des tendances et de tenter des comparaisons très grossières plutôt que de fournir des valeurs absolues toujours discutables [1].

Les faits sont les suivants : à la profonde décadence démographique de l'époque mamelouke, qui avait provoqué une véritable récession de la population urbaine, a succédé au XIXe siècle une période de relative stagnation, pendant laquelle c'est le mouvement naturel qui a à peu près défini l'évolution : or le taux élevé de la natalité compensait difficilement le taux très fort de la mortalité [2].

C'est seulement au lendemain de la première guerre mondiale que le rythme s'accélère, le taux annuel d'augmentation du Caire devenant beaucoup plus fort que celui de l'ensemble du pays, comme en fait foi le tableau suivant [3].

Année	*Le Caire*	*Egypte*	% *d'augmentation (par an)* *Le Caire*	*Egypte*
1927	1.070.857	14.177.864	2,2	1,2
1937	1.309.717	15.920.694	5,0	1,9
1947	2.075.914	18.966.767	4,7	2,8
1960	3.348.779	25.984.101		

Le décalage entre l'accroissement de la population du Caire et celui de la population de l'ensemble de l'Egypte est déjà relativement ancien, puisque, entre 1897 et 1947, alors que la population de l'Egypte doublait, celle de la ville du Caire triplait, mais ce phénomène s'est singulièrement accentué dans le deuxième quart du siècle, puisque de 1927 à 1960, si la population de l'Egypte s'est accrue de 83,2%, celle du Caire a connu une augmentation extraordinaire de 212,7%. Ainsi, le poids de l'agglomération dans le pays n'a cessé de croître, la population du gouvernorat du Caire étant en 1927 les 7,5% de la population totale, alors qu'elle est passée à

[1] Les sources statistiques utilisées sont avant tout les dénombrements de la population de 1947 et de 1960. Voir pour chaque dénombrement : United Arab Republic. Department of Statistics and Census. Cairo, *Census of Population* II, General Tables.

[2] D'après Ch. Issawi, *Egypt at Mid Century*, London, Oxford University Press 1955, p. 223.

[3] D'après le *Recensement Général du Gouvernement du Caire* — Administration Centrale de la Promotion Générale et de la Statistique. Réf. n° 65/2000 (Octobre 1965), p. 7, Fasc. polyc. en arabe.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

12,9% en 1960. Encore ces chiffres devraient-ils être rectifiés, en incluant la population des parties de l'agglomération situées en dehors du gouvernorat du Caire, soit 555.600 à Giza — Imbaba et 100.600 à Shoubra el-Khaïma ce qui porte la population du Grand Caire en 1960 à un peu plus de 4.000.000 d'habitants, groupant ainsi plus de 15% de la population de l'Egypte. Naturellement, en face de ce

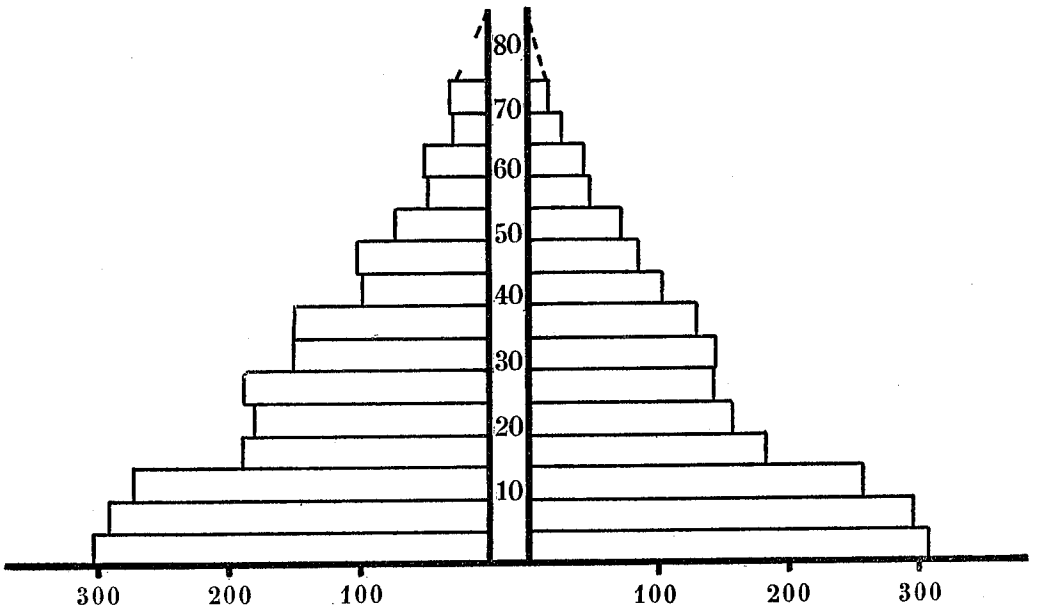


Fig. 2. Population du gouvernorat du Caire : pyramide des âges d'après le recensement de 1960.

flot, l'incidence statistique du départ de quelques 25.000 étrangers est absolument nulle, ce qui a été le cas dans la plupart des villes atteintes par le mouvement de décolonisation, quelles qu'en aient été l'ampleur et la nature particulière.

Nous voici donc en présence d'un nouveau stock de population, et comme nous disions, véritablement d'une nouvelle ville dans l'ancienne. Il serait tentant de déterminer quelle part revient au mouvement naturel — mais il faut y renoncer devant l'imprécision statistique. La pyramide des âges [1] donne cependant une indication. La part d'une très forte natalité est incontestable, elle dépasse désormais une mortalité atténuée par l'amélioration de l'hygiène et par la prophylaxie collective

[1] D'après *Recensement Général* ... 1965, p. 12.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

(compte-tenu de la situation au XIXe siècle par exemple) et s'inscrit dans la pyramide sous la forme d'une très large base faiblement débordante dans la tranche de 0 à 5 ans (à cause de la mortalité au premier âge), mais qui reflète le caractère jeune de la population : 43,3% de la population a moins de 15 ans et 50,9% moins de 20 ans. Mais on constate aussi l'allure en colonne de la pyramide, dans la partie correspondant à la population adulte, puisque 38,6% de la population a de 15 à 40 ans : ce sont précisément les tranches d'âges qui sont alimentées par l'immigration.

C'est en effet l'afflux de la population originaire des gouvernorats extérieurs qui explique la brusque augmentation de la population à partir de 1937, dans un pays où la tension démographique ne cesse d'augmenter, sur un territoire utile exigu et non extensible. Le dénombrement de la population de 1947 permet déjà de se rendre compte de l'importance des éléments exogènes puisque sur 2.090.000 habitants, 700.900, soit 33,5% sont nés hors du Caire. Plus de la moitié de ces « étrangers» viennent du Delta (53,4%) notamment du gouvernorat de Gharbia et surtout de celui de Minufiya. L'apport de la Moyenne et de la Haute-Egypte est important (28,3%), beaucoup plus important que celui des gouvernorats limitrophes, Giza et Kalyubia (15,7%) : mais ce dernier doit fournir une partie de la population, en croissance rapide, de Shoubra el-Khaïma, incluse dans l'agglomération, mais non comprise dans la statistique du Caire.

Le mouvement s'amplifie entre 1947 et 1960, encore que le mouvement migratoire antérieur contribue à élever les effectifs de la population née au Caire par la très forte fécondité manifestée dans la tranche d'âge qui est celle de la majorité des immigrants. Cette fois, ce sont 1.270.000 habitants qui sont nés hors du Caire (en éliminant quelques 70.000 étrangers et Syriens) soit 35% de la population totale. Les masses ne sont pas tout à fait réparties comme en 1947. Si la part du Delta reste forte (48,6%) et si celle des gouvernorats limitrophes a plutôt diminué (12,9%), celle de la Moyenne et surtout de la Haute-Egypte s'est considérablement accrue (35%) avec des chiffres très forts pour les originaires d'Assiut et de Sohag, totalisant plus de 200.000 immigrants : ce sont les points chauds de la pression démographique et de l'exode rural.

Oui, ville nouvelle dans l'ancienne, et qui subit une sorte de transfusion continue, auprès de laquelle les infiltrations de population rurale ou étrangère, qui arrivaient jadis à maintenir vaille que vaille l'effectif de la population, apparaissent comme insignifiantes, et surtout, comme appartenant à un tout autre ordre de phénomènes.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

LE PROBLÈME DE L'EMPLOI

La première pensée qui vient à l'esprit, par analogie avec ce qui s'est passé en Europe occidentale et aux Etats-Unis au moment de la poussée urbaine du XIX siècle, c'est que l'augmentation accélérée de la population du Caire a quelque rapport avec l'industrialisation, et que l'on assiste, par le truchement de l'exode rural, à la transformation d'une masse rurale, pléthorique et sous-employée, en un prolétariat de salariés industriels, d'ouvriers, ceci s'opérant au bénéfice de la ville, où se trouvent précisément offerts le plus grand nombre d'emplois industriels.

Il faut cependant noter que quelques-unes des plus importantes réalisations industrielles de l'Egypte ne se sont pas faites à proximité immédiate des villes, qu'il s'agisse des filatures ou tissages de coton du Delta, Mehalla el-Koubra, dans le gouvernorat de Gharbia, ou Kafr el-Dawar dans celui d'Alexandrie, ou des usines plus récentes, métallurgie, industrie mécanique, engrais, installées ou prévues à proximité du Haut Barrage. En tout cas, aucune n'intéresse l'environnement proche de la capitale.

Pourtant, il est bien vrai que là comme en beaucoup de pays, la tendance se manifeste, pour les industries, à rechercher les commodités des liaisons urbaines et de la main d'œuvre disponible. C'est ainsi que plusieurs tissages, une usine de teinturerie et d'apprêt, une usine de gaz comprimé, une fabrique de produits de nettoyage sont venus compléter dans la banlieue Nord, à Shoubra el-Khaïma, la note industrielle apportée par la grande centrale électrique implantée le long du canal Ismaïlia.

De même, c'est à proximité du Caire, en bordure du désert sur la route d'Alexandrie qu'a été implantée l'usine Ramsès, prévue pour la fabrication des automobiles. Surtout, dans une dernière période, des usines fort importantes ont été implantées au nord de la ville, soit à proximité immédiate du Vieux Caire, comme l'usine de postes de télévision de Dar el-Salam, soit surtout sur la route d'Helwan ou à proximité de cette ville. Là aussi, les jalons ont été de plus vieilles usines, la Centrale électrique Sud (encore qu'elle soit plus récente que la Centrale Nord), les cimenteries de Tourah et d'Helwan, sans compter les nombreuses briqueteries, les usines à chaux et la sucrerie qui s'élèvent sur la rive même du Nil. Mais la vocation industrielle de la banlieue Sud a surtout été affirmée par les créations nouvelles : l'usine de la Société Nasr pour le montage des automobiles, l'usine d'armements qui occupe le pied du Moqattam et surtout la série d'usines réparties sur une aire considérable

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

à Helwan et à Teblin : hauts fourneaux et acierie, usine d'avions, usine d'engrais, fabrique d'objets en porcelaine, filature et tissage de soie.

Dès le début de ce mouvement d'industrialisation, les volontaires ne manquèrent pas, parmi la population sous-employée du Caire, pour s'embaucher, au prix d'une navette quotidienne assurée tant bien que mal par le vieux chemin-de-fer d'Helwan, qui n'avait pas été prévu pour ce trafic chargé. Puis vint la phase de construction des cités ouvrières, notamment à Helwan, transformant véritablement l'aspect de cette banlieue. Rien de tout cela n'est insignifiant.

Il s'en faut cependant de beaucoup que l'industrie puisse satisfaire la grande masse du nouveau prolétariat cairote. Outre que plusieurs des usines créées à grands frais fonctionnent très incomplètement, manifestant rapidement une tendance à la récession qui pourrait conduire à une certaine désindustrialisation, il y a peu d'espoir qu'une industrie hautement mécanisée puisse satisfaire à une demande sans cesse grandissante d'emplois industriels.

Pratiquement, si l'on se réfère à des moyennes calculées pour l'ensemble de la ville, la population occupée à des emplois industriels reste faible, comme le montre le tableau suivant [1].

Activité professionnelle

Secteur d'activité	%
Indéterminés et sans travail fixe ..	66,8
Services	23,5
Industrie	7,5
Construction	1,6
Agriculture et pêche	0,4
Total...	99,8

On le voit : la très grande masse des habitants du Caire reste soumise à l'aléa du sous-emploi.

[1] D'après *Recensement Général* ... 1965, pp. 37-38. Statistique extraite des résultats du dénombrement de 1960, portant sur 21.067.321 personnes.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Si une partie non négligeable de cette population y échappe, c'est surtout grâce à l'amplification du secteur « Services», en y comprenant les emplois administratifs, les transports et communications, le commerce et les fournitures (gaz, électricité). Le secteur industriel ne vient qu'ensuite avec un pourcentage beaucoup plus faible, qui constitue une réponse très insuffisante à l'attrait qu'exerce la ville sur la population rurale sous-employée. Il en va donc du Caire comme de beaucoup de villes, dites du Tiers Monde, qui se détachent sur un fond rural soumis à une tension démographique ou marqué par des vices de structures : la ville est le réceptacle qui concentre tout ce qui tend à se trouver mobilisé de ce fait, qu'elle puisse ou non répondre à la demande. Mais c'est au prix de la stagnation à un très bas niveau de vie d'une part très importante de la population.

LA TRANSFORMATION DE L'HABITAT

La surcharge d'une bonne partie de la ville, et plus particulièrement des vieux quartiers, pose bien des problèmes touchant aussi bien à l'économie qu'à l'urbanisme. Comment approvisionner cette énorme ville, comment alimenter sa population, par quelles voies s'opère la distribution, depuis les lieux de production jusqu'à l'acheteur multitudinaire? Il faudrait pour y répondre une recherche et des développements qui dépasseraient le cadre de cette étude.

On pense aussi au problème de l'eau, qui n'a pas toujours été bien résolu. Des sommes considérables ont été investies dans l'infrastructure pour aboutir à l'établissement d'un réseau de distribution à large section atteignant à peu près toutes les parties de la ville, avec quelque retard à Giza. Il a fallu creuser un certain nombre de puits notamment à proximité de la station des eaux d'Al-Amiria, pour répondre aux besoins de la population, en rapide accroissement, d'Héliopolis, d'Aïn Shams et de Matariya, et construire un grand réservoir pour fournir l'eau à Madinet Nasr. Une station des eaux pour le Nord-Est est en cours d'exécution, de grands travaux ont eu lieu également à la station des eaux du Sud, à proximité des quartiers populeux où la distribution avait été longtemps particulièrement déficiente.

L'évacution des eaux usées n'est pas un moindre problème : leur débit qui était déjà de 250.000 m³ par jour en 1952, avait triplé en 1964 pour la seule rive droite. Pendant le même temps, la décharge de Giza et d'Imbaba passait de 15.000 m³ par jour à 60.000. C'est beaucoup plus que n'en peuvent évacuer les installations

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

en fonctionnement, ce qui explique l'état déficient du drainage et l'engorgement des égouts, en cas de surcharge occasionnelle, par exemple s'il pleut.

Des travaux récents ont pu élever la capacité du réseau d'égouts à 900.000 m³ par jour, ce qui donne provisoirement une certaine marge de sécurité. Faute de pente, la circulation dans les égouts est assurée par des stations de pompage dont le nombre et la puissance ont été sensiblement accrus. Il y a encore beaucoup à faire.

Mais le problème majeur, posé par l'augmentation rapide de la population, et d'une population pauvre, c'est le problème du logement.

Dans beaucoup d'autres villes, soumises à des tensions démographiques similaires ou même moindres, l'afflux de la population rurale a été absorbé par la construction hâtive de quartiers provisoires, plus ou moins clandestins, en tout cas volontairement ignorés des services de la voirie et de l'urbanisme, quartiers que l'on a eu le tort d'appeler bidonvilles, car il n'y a de bidons que dans les ports ou dans certaines villes industrielles. On est frappé par le fait qu'au Caire de tels quartiers ne se soient pas constitués. Il y a bien de-ci de-là des constructions sommaires en briques crues, qui ne se différencient pas des maisons de pauvres, à la campagne, et qui se construisent un peu à la diable là où elles ne devraient pas être. Mais c'est peu de choses.

On peut mettre cette anomalie en rapport avec l'étendue de la ville ancienne, qui présente de ce fait une capacité d'absorption peu ordinaire. Les villes où les quartiers provisoires occupent le plus de place sont précisément celles où le noyau ancien est peu important : Dakar, Casablanca, Alger... Les quartiers à l'européenne présentent une bien plus grande rigidité en face de l'invasion parce que les logements y sont de toute façon plus chers, même une fois convertis en taudis, et aussi parce que l'unité de logement, l'appartement, se prête beaucoup moins au partage entre de multiples familles.

La contre-partie, c'est que les quartiers anciens absorbent une charge énorme, ce qui accentue progressivement le contraste avec les quartiers modernes épargnés par la vague. On arrive ainsi à la densité extraordinaire qui s'observe à Bab el-Shariya : 139.210 habitants au km², et beaucoup plus si on la mesure sur de plus petites unités, plus homogènes que le kism (qui est un peu l'équivalent de l'arrondissement et non du quartier : shiakha).

La densité au km², quoique moindre, est encore très forte à Saiyida Zeinab : 72.471, ainsi qu'à Rod el-Farag et Bulaq : respectivement 98.200 et 74.800. Ce sont les deux quartiers populaires qui cantonnent la ville au Nord et au Sud. Elle reste très forte au Mouski, malgré le caractère commerçant du quartier (64.115),

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

à Abdin, malgré la présence du palais présidentiel (55.864), et à Darb el-Ahmar (53.093). On retrouve des densités à peine plus faibles à Shoubra (40.549) et au Sahel (48.968) : par contre, le kism qui groupe l'essentiel de la ville moderne et Gezira, c'est-à-dire les affaires et la résidence de luxe, Qasr el-Nil, dépasse à peine 7.000, ce qui est à peine plus qu'Héliopolis (3.863), ou que Maadi (3.307), à l'urbanisme cependant particulièrement aéré.

La carte par points de la répartition de la population [1] montre, comme par transparence, la correspondance entre forte densité et ville ancienne. Le Caire surpeuplé, c'est la ville fatimide avec ses environs proches (Mouski, Bab el-Shariya), à laquelle il faut ajouter deux antennes, l'une dirigée vers le Nord, Bulaq, l'autre vers le Sud, Saiyida Zeinab, en passant par Bab el-Luq et Abdin : c'est le dessin de la ville telle qu'elle se présentait encore au milieu du siècle dernier.

Une autre caractéristique de la répartition de la population, c'est la brusque diminution des densités, immédiatement au Sud de Saiyida Zeinab, alors que la surcharge se prolonge très loin vers le Nord, au-delà de Bulaq, dans les kism les plus distants : Sahel, Shoubra et, au-delà, Shoubra el-Khaïma. C'est une indication intéressante sur le dynamisme de la ville, qui la porte principalement vers le Nord.

On aimerait pouvoir comparer la densité des divers quartiers d'un dénombrement à l'autre. Mais c'est en général impossible en raison des modifications de limites administratives qui sont intervenues. On peut s'y risquer pour quelques kism qui n'ont pas bougé. On s'aperçoit alors que le grand bond a eu lieu dans certains districts dès la décennie de 1937-1947, avec des pourcentages annuels qui peuvent aller de 4% (Ezbekiya, Mouski), jusqu'à plus de 9% (Shoubra).

Dans la période qui suit, si la croissance reste forte, supérieure à 2% (Rod el-Farag : 2,8%, Saiyida Zeinab : 2,3%), une tendance à la baisse se fait jour dans les quartiers centraux, notamment à Ezbekiya : 15%, et au Mouski : 0,5%. Le Vieux Caire enregistre des pourcentages d'augmentation d'autant plus forts que la population était restée stagnante jusqu'en 1927 : 7,5% par an de 1937 à 1947, 6,2% de 1947 à 1960.

Les agglomérations satellites ne sont pas épargnées par le mouvement, que des modifications de limites rendent difficiles à connaître avec précision. Héliopolis et El-Wayli, qui ne sont pas distincts au point de départ, s'accroissent de 6% par an de 1927 à 1937. Héliopolis seul atteint 124.775 habitants en 1960. Quant à

[1] A paraître dans *Revue de Géographie de l'Est,* Paris-Nancy.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

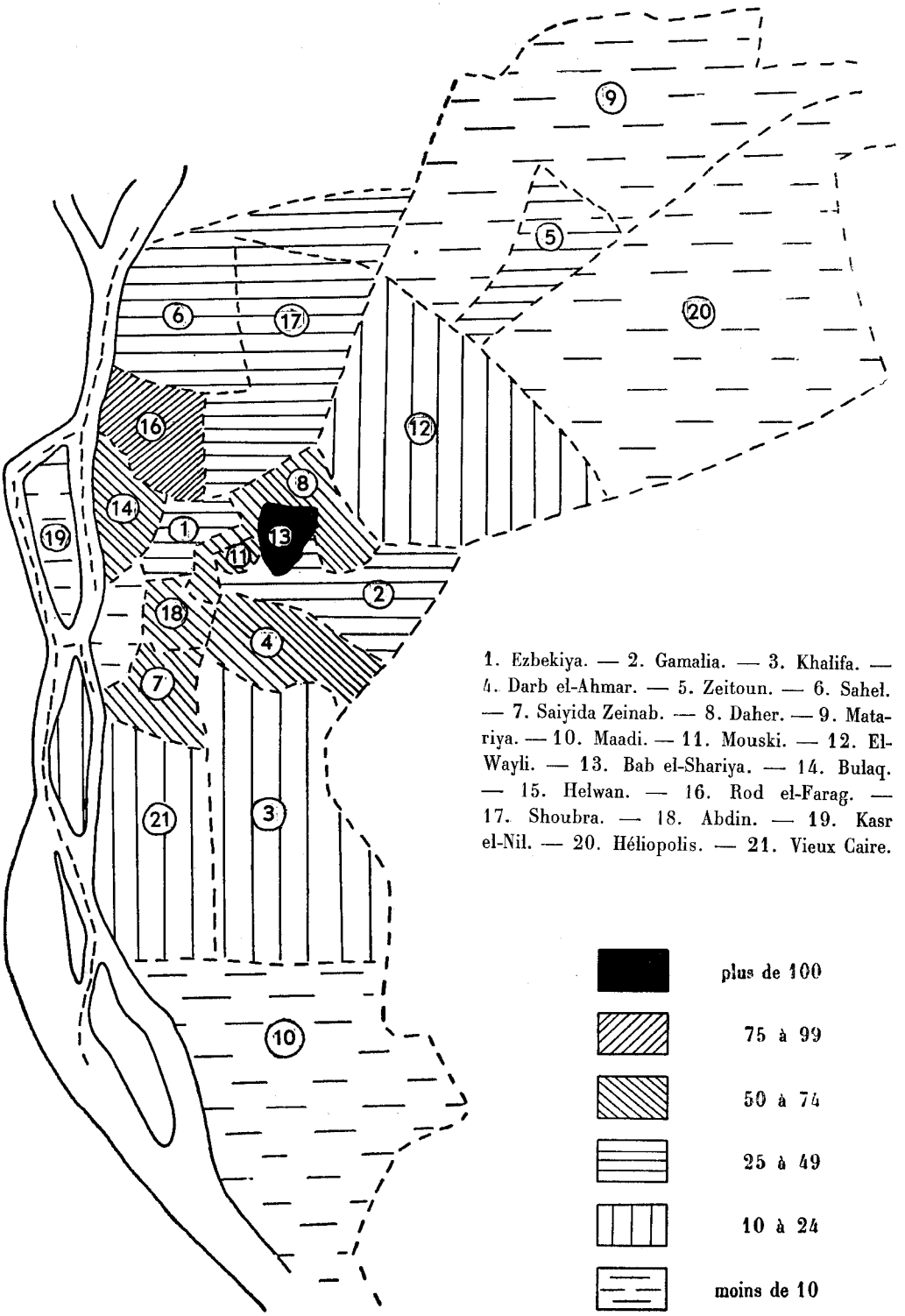


FIG. 3. Densité de la population (gouvernorat du Caire) en mille habitants au km².

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Helwan, c'était une très petite ville en 1898, avec 4.875 habitants : elle atteint 94.985 habitants en 1960, certainement beaucoup plus aujourd'hui, avec le développement de l'industrie et l'implantation d'énormes cités ouvrières.

Naturellement, cette occupation d'une extrême densité dans certains quartiers constitue le problème majeur de l'urbanisme au Caire. La situation est pratiquement intenable, d'autant plus que les quartiers anciens, très longtemps négligés, voient chaque année leur capacité théorique diminuer par suite de la vétusté des immeubles : on compte que chaque année 12.000 unités d'habitation deviennent de ce fait hors d'usage !

Beaucoup de rues de la vieille ville sont marquées par un délabrement qui donne évidemment aux autorités responsables la tentation de raser des quartiers entiers, au grand dam de l'archéologie et des souvenirs historiques, pour repartir à zéro en appliquant les formules d'un urbanisme économique très éloigné en tout cas de toute considération d'ordre esthétique !

Le problème de l'assainissement et de la rénovation d'une ville ainsi obérée d'un capital historique de premier plan reste posé : les solutions adaptées, respectueuses du passé autant que de l'homme présent, restent à trouver ; elles sont évidemment plus coûteuses que les solutions radicales souvent adoptées ; surtout elles exigent des études plus fines, impliquant la consultation d'historiens et d'urbanistes spécialisés. On n'a pas l'impression que le problème ait été saisi au Caire où il se pose avec une ampleur et une urgence particulières.

L'excuse, la seule excuse des dommages irréparables qui sont enregistrés chaque jour, est l'urgence des actions de rénovation et de construction, et de reconstruction : car rien ne pourra jamais justifier le maintien de la population dans les conditions d'indignité qui lui sont faites par un habitat particulièrement misérable [1].

La ville est donc en profonde et très rapide transformation. Le point de départ est la période entre les deux guerres qui s'est prolongée sans autre changement que l'accélération des processus jusqu'en 1956. L'initiative privée reste alors première, assortie d'une très forte spéculation sur les terrains. Elle s'est manifestée non seulement dans le jalonnement ou la construction de nouveaux quartiers, notamment sur la rive gauche du Nil, mais aussi par la reconstruction partielle de quartiers anciens : à Bab el-Khalq, autour de Midan Ah. Mahir Pasha, ainsi que de part et d'autre

[1] *Achievements in the Sectors of Housing, Urbanization, Utilities, Construction and Building.* Rapport dactylographié du Ministry of Housing and Utilities s.d. (1966), p. 3.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

de Shari el-Azhar, et même le long de l'enfilade de boulevards qui suit l'ancien tracé du Khalil el-Masri, ou encore le long de la grande rue de Shoubra, on se trouve en présence d'un habitat de cette époque bien qu'il paraisse plus ancien, parce que fortement dégradé par manque d'entretien.

Depuis, l'initiative privée n'a pas complètement disparu. Le terrain à bâtir n'a fait l'objet d'aucune nationalisation. La construction urbaine reste même un des rares moyens d'investissement libre, la réforme agraire ayant stoppé les achats de propriétés rurales. Enfin la consommation se trouve réduite du fait de la limitation des importations. On construit donc encore des immeubles neufs, sur initiative privée : en ville même, dans le vieux lotissement d'El-Hilmiya, dont le quadrillage régulier s'insère entre Birket el-Fil et Darb el-Ahmar, des immeubles privés de plusieurs étages se substituent peu à peu aux villas façon anglaise, qui étaient jadis la résidence urbaine de vieilles familles cairotes aisées ; c'est le cas surtout à l'extérieur, sur le front pionnier de Shoubra par exemple, où quelques immeubles de bonne allure représentent l'apport du secteur privé, ou à Aguza, sur la rive gauche où des immeubles relativement luxueux et récents, qui ne seraient pas indignes de ceux qui s'élèvent de l'autre côté du Bahr el-Ahmar, à Zamalek, se mêlent aux immeubles pour classes moyennes, issus de l'initiative gouvernementale.

Néanmoins ce n'est pas le secteur privé qui pour l'essentiel assure désormais le renouvellement et l'expansion de l'habitat. Le régime socialiste instauré en 1961 a fixé le prix du terrain à bâtir, et a soumis les tractations au contrôle de l'administration ; la spéculation qui jusque-là était un des moteurs de la construction a pratiquement disparu. Le prix du terrain à bâtir varie désormais selon la catégorie, c'est-à-dire selon qu'il est affecté à la construction d'immeubles économiques, d'immeubles à loyers moyens ou à loyers «super-moyens». Une quatrième catégorie, dite touristique, jouit d'un régime plus libéral, les ventes aux enchères publiques étant admises, afin « d'absorber la plus grande partie de l'épargne des classes favorisées qui orienteront ainsi leur épargne vers une activité qui soit de nature utile (recreational) »[1]. Par ailleurs la fixation du prix des loyers ne permet plus une rémunération suffisante du capital investi (pas plus qu'il ne permet l'entretien des immeubles).

C'est donc l'Etat qui assume désormais pour l'essentiel et directement l'effort de construction, c'est l'Etat qui se réserve la priorité dans les fournitures de matériaux, surtout après que l'ouverture du chantier d'Assouan a accaparé pendant plusieurs

[1] *Achievements* ... p. 8.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

années la plus grande partie de la production nationale de ciment : les constructeurs privés deviennent parfois dépendants d'un marché noir du ciment, triplant le prix de la marchandise ! C'est aussi l'Etat, qui utilisant à plein les divers corps de métiers pour la réalisation des programmes officiels, prive architectes, entrepreneurs et bureaux d'études de leurs collaborateurs habituels.

L'effort de construction n'en est pas ralenti pour autant, et le développement de la ville se poursuit, mais il reçoit une marque propre, qui est celle de l'époque, ou, si l'on préfère, celle du régime. Il n'en a jamais été autrement, d'ailleurs, à chaque phase d'expansion urbaine, chacune ayant toujours reflété les moyens et les motivations de l'époque correspondante, c'est-à-dire du régime politico-social en vigueur. C'est cette marque, propre à la période que nous vivons, qu'on voudrait indiquer ici, bien que le recul manque encore pour en discerner tous les aspects durables. Du moins ce que nous voyons s'élaborer sous nos yeux souligne-t-il bien l'existence, au sein et autour de l'ancienne ville, de cette nouvelle ville née, en moins d'un quart de siècle, de l'explosion démographique.

Tout d'abord, par qui et comment se manifeste l'action de l'Etat en matière de construction et d'urbanisme? Cette action, ainsi que la définition de la politique correspondante, est essentiellement le fait d'un ministère spécialisé, le « Ministry of Housing and Utilities», créé par décret du 1er décembre 1965, et celui de divers Offices (Organisations) dépendant de ce ministère : General Egyptian Organization for Construction and Building Works, Gen. Eg. Org. for Utilities Works (surtout pour l'infrastructure hydraulique), Gen. Eg. Org. for Housing and Urbanisation, à quoi devrait s'ajouter l'Egyptian Cooperative Organization for Building and Housing, assurant le contrôle des sociétés coopératives de construction. Chacun de ces services ou offices a naturellement son répondant au niveau des gouvernorats, notamment au niveau du gouvernorat du Caire, où les moyens d'intervention réunis entre les mains des autorités responsables sont considérables. Dire qu'il s'agit là d'une administration sans défaut serait sûrement exagéré. Dire qu'elle n'ait pas succombé comme beaucoup d'autres à la tentation d'utiliser un personnel pléthorique le serait aussi. Pourtant il faut bien mesurer l'incidence historique et géographique d'une mesure administrative qui institue en matière d'habitat et d'urbanisme l'action de l'Etat de manière beaucoup plus directe et efficace qu'elle ne l'a jamais été. Le Tanzim, créé par Mohamed Ali, était resté un organe un peu formel du fait de sa médiocre organisation et du fait qu'il était perpétuellement à court de moyens. Cela veut dire

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

qu'à l'activité privée, un peu désordonnée et intéressée, qui a marqué la phase de croissance de la ville pendant la plus grande partie du XIXe siècle et le début du XXe siècle se substitue l'initiative officielle. Celle-ci devient principalement responsable du développement matériel de la ville, qu'il s'agisse de la construction (ou reconstruction) ou de l'infrastructure (en particulier adduction d'eau potable et évacuation des eaux usées) toujours si négligée au Caire. En même temps s'introduit la perspective d'un plan d'urbanisme qui peut avoir ses défauts et peut servir de justification à des mesures catastrophiques, d'autant plus redoutables qu'elles s'inscrivent dans une politique concertée et dotée de moyens, mais qui permet désormais d'envisager le développement de la ville dans son ensemble, avec une certaine prévision.

De fait, l'intervention de l'administration en matière d'habitat est sensible dans tout le territoire urbain. L'Etat dispose en effet de grandes surfaces de terrain auxquelles s'ajoutent celles des waqf publics : l'administration des waqf elle-même a souvent distrait des terrains sur les parcelles qu'elle possède en ville pour des constructions d'immeubles. Enfin la procédure d'expropriation est largement utilisée, notamment dans les quartiers anciens, à des fins de destruction et de reconstruction. C'est dans le quartier des affaires, Suliman Pasha, Ismaïliya, Taufiqiya, que l'intervention officielle a le moins l'occasion de se faire sentir malgré le manque d'entretien et la dégradation sensible des immeubles.

L'œuvre est considérable. Elle porte sur diverses catégories d'immeubles. Des logements à loyers moyens et super-moyens, à destination d'employés ou de cadres, ont été construits en divers quartiers, et ont été généralement mis en vente. Mais l'essentiel, consiste dans la construction de logements dits économiques, à bas loyers, et c'est cela qui fait nombre. Pour l'ensemble du pays (mais c'est Le Caire qui est le principal bénéficiaire), 31.800 logements (housing unities) ont été construits par l'Etat de 1952 à 1960, ce qui correspond à un investissement de 22 millions de Livres ; mais 152.000 ont été construits de 1960 à 1965, au titre du 1er Plan de 5 ans, à la fois par le secteur privé (encore pour 50% du total) et par le secteur public, correspondant à un investissement de 106 millions de Livres. Il faut prendre ces chiffres pour ce qu'ils valent : ils signifient malgré tout l'accent mis sur la construction, sans que pour autant, bien sûr, les résultats soient à la mesure des besoins [1]. Depuis, l'effort entrepris a été amplifié, à la suite de l'adoption, en décembre 1965,

[1] *Achievements* ... p. 3.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

d'un plan préparé par le Ministère, et qui définit la politique officielle en matière d'habitat : prêts à la construction, loyers, arrêt de la spéculation, urbanisme. Une part importante est faite au Caire, notamment pour la construction d'immeubles dits économiques. C'est ainsi qu'au titre du Projet Nasser pour la construction d'urgence, a été prévue l'implantation de trente ensembles d'immeubles de cette catégorie ; plusieurs sont maintenant achevés et sont habités.

On notera que la construction de logements ouvriers au Caire n'est pas entièrement nouvelle, mais elle se faisait d'autre manière. Il était de coutume que les quelques firmes industrielles implantées à proximité de la ville logent leurs ouvriers dans l'enclos de l'usine, ce qui était une manière de se les « approprier» et en tout cas de les surveiller : comme la plupart de ces usines sont maintenant sous contrôle militaire, ces petites unités, entourées de murs, restent soumises à une surveillance non moins stricte. Par ailleurs, quelques ensembles d'habitations ouvrières (Medinet el-Ommal) avaient été construits aux environs de la 2e guerre mondiale, sortes de camps réservés, à l'écart de la ville, à proximité des usines qui existaient à cette époque, à Helwan, à El-Helmiya, ou à proximité des routes qui permettaient d'y accéder, à Imbaba, au débouché du pont-viaduc. Il s'agit d'immeubles bas, alignés sans grâce le long de rues en équerre. La plupart de ces logements ont été achetés par leurs occupants, qui, devenus propriétaires, les ont souvent surélevés d'un étage et les ont agrémentés par des enduits de couleur crue ou par des scènes peintes sur la façade, rompant ainsi l'inhumaine monotonie de ces cités.

Ce qui se fait maintenant est tout différent, pour n'être pas plus plaisant. Il s'agit d'énormes ensembles d'immeubles de 6 à 7 étages, strictement alignés en antenne sur la voie principale, et laissant entre eux d'étroits couloirs, où l'espace est chichement mesuré aux enfants qui s'y ébattent. Des équipements résidentiels : écoles, marchés, sont prévus mais pas toujours réalisés, la mosquée est l'œuvre des habitants eux-mêmes. Les logements sont petits si on leur applique les normes occidentales : la plupart sont de 1 ou 2 pièces avec cuisine, quelques-uns sont de 3 pièces.

Les bénéficiaires sont choisis, sur de longues listes d'attente, en fonction de leurs ressources, le but de l'opération étant de décongestionner le centre de la ville. Les candidats peuvent se présenter spontanément, et ils le font nombreux, pour échapper à l'enfer gris des vieux quartiers ; mais on reloge par priorité les familles touchées par les mesures de reconstruction des îlots insalubres. Par exemple, dans le quartier d'El-Azhar, où plusieurs blocs d'immeubles ont été abattus, pour dégager la mosquée

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

de Saïyidna el-Husein, 30% seulement des habitants ont été relogés sur place dans des immeubles du reste relativement soignés, mais où les loyers (3 à 5 L.E.) sont notablement plus chers que dans les immeubles détruits ; le supplément de population ainsi libérée a fourni le fond de l'occupation des batteries d'immeubles construits le long de Shari el-Mansouria, en bordure des remparts.

Malheureusement, même dans ces conditions, les loyers sont encore beaucoup trop chers pour beaucoup des bénéficiaires possibles : un loyer de 3 L.E. à 3 L.E. ½ pour une chambre et une cuisine n'est pas à la portée de la grande masse d'habitants qui ne sont pas assurés d'un salaire régulier [1] ; aussi une formule encore plus simplifiée a-t-elle été prévue, de petites maisons formant une unité de logement (une chambre et une petite cuisine) ; elles sont construites en éléments préfabriqués, qui consistent en feuilles de contre-plaqué ignifugées, l'installation sanitaire étant collective. Ainsi se sont constituées des sortes de camps semi-définitifs voisinant avec les grands ensembles.

Les sociologues — et les psychologues — auront à faire pour étudier les réactions de ces foules transplantées. Non pas qu'elles ne trouvent pas dans les nouveaux ensembles des conditions infiniment supérieures à celles qu'elles pouvaient avoir dans les vieux quartiers surpeuplés et croulants où parler d'hygiène est une dérision. Mais comment retrouver la densité sociale, le contact de la rue, les habitudes et les commodités du petit commerce? Comment entretenir des logements à l'appareillage malgré tout compliqué et fragile? L'impression reçue d'un trop rapide passage est celle d'une vie morne et qui n'a pas encore trouvé son équilibre. Et c'est, de fait, une grande novation.

Il reste à voir où se situent ces nouveaux noyaux résidentiels à bas loyers.

Théoriquement, et pour réagir contre la ségrégation de fait, de type à la fois colonial et social, qui a si fortement marqué l'urbanisme du Caire depuis un siècle, il n'y a pas de quartiers auxquels soient plus spécialement affectés les habitats dits économiques. On fera donc éventuellement fi aussi bien des voisinages officiels (d'où la construction d'un grand ensemble sous les murs même de l'ancien palais royal de Qubba, devenu résidence présidentielle) que des indications du site (d'où l'implantation des deux cités à bas loyers d'Abbageyer et d'Arab el-Yasar au pied même du Moqattam et de la Citadelle et les protestations des archéologues n'ont

[1] Les salaires ouvriers étaient en 1967 d'environ 15 Livres par mois pour plein temps de travail.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

pas empêché la construction d'un énorme ensemble d'immeubles ouvriers sur le site vénérable de Fostât). La vieille ville elle-même est parcourue par les effets d'une reconstruction avant tout et immédiatement utilitaire. Il n'est pas jusqu'au cimetière de Qaït Baï, semé de mausolées et si intimement lié à l'histoire du Caire, qui ne soit menacé d'être recouvert par le nivellement des collines de débris qui le bordent et qui semblent devoir fournir une assise toute normale pour l'édification de nouvelles cités ouvrières.

Le temps est révolu où E. Pauty pensait pouvoir trouver quelque écho lorsqu'il exprimait ses inquiétudes devant la perspective que les rues soient soumises à l'alignement, et lorsqu'il appelait de ses vœux une loi sur la conservation des sites et monuments appliquable à la ville ancienne [1].

En réalité, si la vieille ville a déjà beaucoup souffert de destructions et de reconstructions indiscrètes et choquantes, les cas de « provocation» caractérisée, en matière de lutte contre l'ancienne ségrégation, sont assez rares. Suliman Pasha, les quartiers d'Ismaïliya et de Taufiquiya restent la bastille imprenable du monde des affaires, aussi limitées soient-elles maintenant ; Gezira et Zamalek gardent leurs jardins, leurs terrains de sport et leurs immeubles de haut standing, où les Egyptiens se sont simplement substitués aux étrangers ; Dokki continue à se développer, selon les exigences de confort demi-bourgeois de la classe maintenant dirigeante.

Par contre (et l'on comprend fort bien pourquoi, quand intervient la proximité des lieux de travail) c'est à l'extérieur du Caire, dans des banlieues relativement vides, ou qui présentaient déjà un caractère populaire qu'ont été implantés les plus grands ensembles d'immeubles à bas loyers : telles sont les deux énormes cités d'El-Wayli el-Kebir et d'El-Zawia el-Hamra groupant presque 10.000 habitants dans un grand espace, vide jusqu'ici, à l'extrémité du canal Ismaïlia, dans la banlieue Nord. Au-delà de Shoubra el-Khaïma et de Rod el-Farag où des ensembles importants ont été également implantés, la vieille cité ouvrière d'Imbaba s'est vu adjoindre deux cités nouvelles, groupant 11.000 habitants, dans 2.200 logements. De même c'est en continuité avec les quartiers pauvres de Saiyida Zeinab et du Vieux Caire, qu'a été constituée l'énorme agglomération de Tilul Zeinham et d'Aïn el-Sira, en utilisant les collines de décombres qui cantonnent de ce côté la ville ancienne, de

[1] E. Pauty, *La défense de l'ancienne ville du Caire et de ses monuments. Urbanisme et archéologie,* dans *Bull. de l'IFAO,* 1931.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

part et d'autre de l'aqueduc de Saladin. Le projet le plus considérable, déjà partiellement réalisé, est celui d'Helwan, qui est venu dénaturer complètement la vocation de cette ville de thermalisme et d'estivage, pour en faire le centre de la nouvelle zone industrielle, au Sud du Caire. La partie actuellement réalisée du programme se présente sous la forme d'une énorme masse de bâtiments, formant une sorte de haut barrage, strié de cours étroites et de quelques dégagements plus larges ; 3.000 logements étaient déjà achevés en 1965. Mais le projet définitif est beaucoup plus ambitieux : on parle au Ministère de 35.000 logements, répartis sur trois emplacements, et d'une agglomération de 500.000 habitants ! Il en ira sans doute de ce qu'il adviendra de l'industrialisation. Mais dès maintenant, avec ses 100.000 habitants, Helwan constitue un pôle qui vient contrarier la traditionnelle « marche» du Caire vers le Nord.

LES NOUVELLES LIMITES DE L'AGGLOMÉRATION

On ne sera pas étonné que l'explosion démographique se manifeste par un nouveau bond de la ville vers l'extérieur et par l'annexion, à l'espace urbain, de portions importantes de l'espace rural ou du désert proche. Ce qui n'existe pas au Caire, ou très peu, c'est la phase sauvage de ce mouvement, avec la constitution d'agglomérations suburbaines spontanées et désordonnées du type des bidonvilles. Tout se passe comme si la ville ancienne avait une capacité d'absorption telle que sa surcharge constitue un exutoire suffisant, une solution d'attente inespérée, en attendant que l'administration remédie à l'effroyable surpeuplement des vieux quartiers.

La solution finale, c'est le changement de format de la ville. Les quelques mesures de reconstruction exécutées au centre de la ville aboutissent toujours à diminuer la densité possible et à libérer un surplus de population, qu'il faut recaser à l'extérieur, cependant qu'une partie du flot sans cesse renouvelé concourt au développement des banlieues. La ville change donc de forme et étend son emprise, ce qui intéresse au premier chef le géographe, et intéressera l'historien. Il faut noter que dans l'ensemble, cela se passe avec beaucoup plus d'ordre que Le Caire n'en a connu depuis longtemps (au moins depuis l'époque Fatimide !) en matière d'urbanisme. Un canevas de voirie a été établi et est observé. On a prévu large, avec de grandes avenues bien tracées, d'amples carrefours, des voies rapides et des rocades à double piste,

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

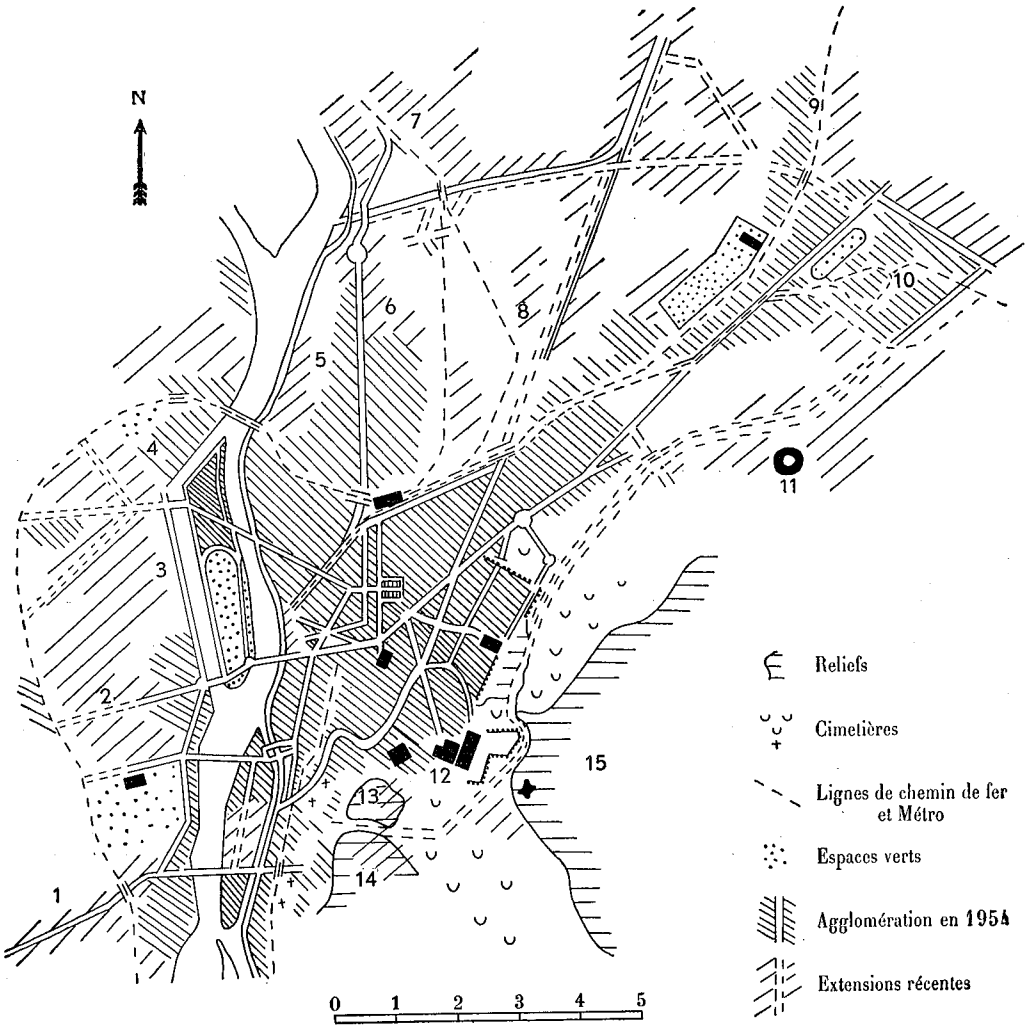


Fig. 4. Les nouvelles dimensions du Caire.

1. Route de Giza. — 2. Dokki — 3. Aguza. — 4. Imbaba. — 5. Rod el-Farag-Sahel. — 6. Shoubra. — 7. Shoubra el-Khaïma. — 8. Zawia el-Hamra. — 9. Matariya. — 10. Héliopolis. — 11. Madinet Nasr. — 12. Citadelle. — 13. Tilul Zeinham. — 14. Aïn el-Sira. — 15. Moqattam.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

qui donnent à beaucoup des nouveaux quartiers une aération, mais aussi une dimension que n'ont pas connu les quartiers construits entre les deux guerres. Ceci pose, du coup, en des termes ignorés jusqu'ici, le problème des liaisons intra-urbaines, d'autant plus indispensables que, à l'exception de l'industrie, qui reste périphérique, le pôle d'attraction essentiel reste le centre de la ville.

Mais sur quels documents s'appuyer pour décrire avec quelque précision ce phénomène éminemment géographique?

Le point de départ pourrait être l'état de l'agglomération tel qu'il apparaît sur la carte au 1 : 15.000, publiée par le Survey en 1949, revue en 1954. Les différences sont en effet très grandes avec l'état actuel de la ville. Mais il n'existe pas de cartographie récente et qui soit comparable! Le plan au 1/12.000 en deux feuilles qui sert couramment de base aux travaux des services de l'urbanisme, quoiqu'il soit plus récent, ne présente pas non plus l'état actuel des banlieues. On en est réduit aux observations que de nombreuses visites aux points chauds de l'expansion urbaine ont permis de réunir. On se bornera naturellement à l'essentiel.

C'est en direction du Nord et du Nord-Est que la poussée urbaine s'est développée de la façon la plus spectaculaire. Malgré une liaison qui reste difficile avec le centre de la ville, à cause de l'obstacle offert par la voie ferrée, franchie en souterrain, le faubourg de Shoubra ne cesse de s'étendre de part et d'autre de la longue et unique antenne que constitue Shari Shoubra. Celle-ci, longue de plus de 5 km. se termine par une place ronde et communique par un échangeur avec la corniche du Nil au niveau de la nouvelle embouchure du canal Ismaïlia. Le faubourg qui fut jadis un quartier de petits cadres étrangers, Italiens ou Grecs, est maintenant habité par un abondant prolétariat égyptien, dépendant pour son travail des usines de la banlieue Nord, mais surtout des petits emplois qui peuvent se trouver au centre de la ville. D'où l'énorme trafic péniblement assuré par les tramways et trolleybus qui empruntent la grande rue de Shoubra. La population est en effet considérable : à Shoubra, au Sahel et à Rod el-Farag doit vivre à peu près un million d'habitants (865.000 en 1960). Le faubourg, avec des vides, s'étend maintenant jusqu'au canal, qui constituerait une limite, en tout cas un obstacle, s'il n'était franchi par plusieurs ponts modernes, et jusqu'à la ligne d'Alexandrie, qui est moins aisément franchissable. Au-delà se développe la zone industrielle Nord, avec ses usines d'industrie légère, industrie textile, industrie pharmaceutique, autour desquelles vivent les quelques 100.000 habitants de Shoubra el-Khaïma.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

L'expansion n'est pas moins rapide vers le Nord-Est selon deux axes qui sont d'une part la grande voie moderne qui suit l'ancien tracé du canal Ismaïlia, maintenant détourné vers l'Ouest, et d'autre part la ligne de Suez qui joue jusqu'à Matariya le rôle d'une ligne de banlieue à très fort trafic.

Le long de l'ancien canal Ismaïlia, c'est l'habitat prolétarien des cités économiques qui donne le branle, dans le prolongement du vieux faubourg d'El-Sharabiya, jadis fort isolé entre les voies ferrées. De fait, il y avait là un vaste espace, très proche de la ville, mais qui jusqu'à ces dernières années, était pratiquement inoccupé, sans doute précisément à cause de l'obstacle constitué par les voies ferrées qui l'encerclent. La construction des deux cités de Zawia el-Hamra et de Wayli el-Kébir, et surtout l'aménagement d'une grande artère rectiligne sur l'ancien tracé du canal Ismaïlia permettront-elles à ce quartier d'entreprendre à son tour la poussée vers le Nord aux dépens des terres irriguées? La proximité de la gare et la liaison facile avec Bab el-Shariya sont des éléments favorables si le chemin de fer peut être plus aisément franchi.

C'est une banlieue beaucoup plus complexe qui se développe tout au long de la ligne de Suez, jusqu'à Matariya. Elle englobe des éléments anciens, notamment cet ensemble largement étalé d'une cité jardin et des jardins du palais à Qubba. Comme à Garden-City, près du Nil, quelques immeubles modernes, d'assez haut standing ont mordu sur ce qui n'était que jardins et villas, au long des rues courbes évoquant les allées d'un parc. La construction d'un ensemble de 700 à 750 logements de catégorie moyenne, destinés à être vendus (mais qui trouvent peu de preneurs) a soudain alourdi la densité d'une banlieue qui semblait vouée jusqu'ici à la résidence luxueuse, médiocrement peuplante. La densité s'accroît le long de la ligne, d'El-Zeitun à El-Hilmiya et à Matariya. Bien des vides, qui existaient il y a moins de dix ans, ont été comblés. Matariya, récemment encore occupée par des maisons de campagne et des jardins irrigués est devenue un faubourg ouvrier très populeux contrastant avec Héliopolis, qui s'étend sur les terres sèches à son voisinage immédiat.

Héliopolis (Misr el-Gadida) qui dépasse maintenant les 125.000 habitants a beaucoup gagné sur le désert en remplissant peu à peu le canevas dessiné naguère par le Baron Empain. Si la résidence baroque que celui-ci s'était fait construire à grands frais, est pratiquement à l'abandon, les larges avenues qui s'étendent au-delà de la basilique latine sont maintenant bordées d'immeubles de 4 à 5 étages, où n'a pas été respecté le style « colonial» du noyau primitif. Les possibilités

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

d'extension semblent infinies : elles sont en réalité limitées par la proximité de l'aérodrome et surtout par l'emprise militaire, qui est considérable.

Il n'y eut pendant longtemps aucune liaison directe entre la longue antenne d'Héliopolis et la ville ancienne : c'est à Pont Limoun qu'aboutissait le Métro, autour duquel avait été conçue la nouvelle agglomération, et c'est le quartier d'Abbasiya qui servait d'intermédiaire avec la gare et Ezbekiya. Cette lacune est en train de se combler grâce à la construction d'une branche du Métro qui, depuis Hilmiya, par Darrassa, rejoindra la Citadelle, et surtout par l'implantation d'une autre ville neuve, Madinet Nasr, comblant le vide intérieur entre Héliopolis et la ville ancienne. Le Métro fonctionne déjà jusqu'à la porte de Darrassa, assurant la liaison entre ces deux extrêmes que semblaient être Héliopolis, de conception entièrement coloniale, et le très traditionnel quartier d'El-Azhar. Quant à Madinet Nasr, l'idée qui a présidé à son implantation récente était le désir qu'avait le gouvernement actuel de sortir les ministères et les principaux services du cadre qui les rassemble encore presque tous : il y a en effet un quartier des ministères, de part et d'autre de Kasr el-Aïni, c'est-à-dire à proximité non pas tant du palais d'Abdin, qui reste très isolé sur sa place déserte, que de ce qui fut la résidence du Haut Commissaire Anglais et qui est maintenant l'Ambassade de Grande-Bretagne. C'est pourquoi, les premiers immeubles construits dans le nouveau quartier de Madinet Nasr, avec un stade et une grande tribune prévue pour les prises d'armes, ont été d'énormes blocs administratifs, autour desquels devait se constituer une agglomération prévue pour 100.000 habitants. En fait, les ministères ne se sont pas déplacés, et ce sont des offices, des services nouveaux qui occupent les blocs administratifs. De grands immeubles d'habitation, de 10 à 12 étages, ont été également construits encadrant quelques tristes villas. Ils sont maintenant partiellement occupés, cependant que, entre Héliopolis et Madinet Nasr, se développe un quartier de villas, d'initiative privée, le long des nouveaux embranchements du Métro qui draine ainsi tout le quartier.

Peu de changements à l'Est de la ville ancienne, si ce n'est la construction d'immeubles neufs le long de Shari el-Mansouriya, traitée en voie moderne, et surtout la large ouverture qui fait communiquer le quartier d'El-Azhar avec la grande rocade extérieure. Celle-ci enjambe près de là à Bab el-Wazir, le cimetière de Qaït Baï, le plus menacé des deux grands cimetières [1]. La vue reste admirable sur la Cité des

[1] C'est l'occasion de rappeler l'admirable article de L. Massignon, *La Cité des Morts au Caire : Qarafa-Darb Al Ahmar,* ds : *Bull. IFAO.,* t. LVII, 1938, pp. 25-79.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Morts, et par la brèche d'El-Wazir, entre la Citadelle et les minarets du Sultan Hasan, sur les Pyramides marquant l'horizon, par delà la ville invisible.

Le projet d'étendre la ville vers l'Est, en franchissant les falaises du Moqattam a totalement échoué. L'infrastructure, la voirie ont bien été réalisées, un casino où l'on joue, donc théoriquement pour étrangers seulement, et quelques villas ont bien été construits. Mais le plateau reste désert, livré au vent qui limite la végétation : le Moqattam est du moins resté l'admirable promontoire d'où, aux abords de la mosquée ruinée d'El-Giyushi, l'on découvre un des plus beaux et des plus impressionnants panoramas urbains qui soient au monde, jusqu'au plateau des Pyramides et au désert occidental, où se perd l'horizon.

Par contre, bien des transformations sont amorcées dans la partie Sud de la ville, où le tumulte des quartiers populaires venait naguère se perdre dans le silence des cimetières et des buttes de décombres qui viennent ici témoigner de l'importance et de l'ancienneté de la ville [1]. Le vide qui existait entre la Citadelle et le Vieux Caire est en voie d'être comblé, grâce à la construction d'une des branches de la grande rocade circulaire, qui va de la Citadelle à Foum el-Khalig, en suivant le tracé de l'aqueduc. Quant aux collines de débris, elles ont été utilisées pour l'implantation d'ensembles importants de logements populaires, Tilul Zeinham et Aïn el-Sira. Cela ne fait pas encore un quartier bien vivant.

Le Vieux Caire a longtemps constitué la limite de la ville vers le Sud, ou plutôt il formait une sorte d'arrière-garde archéologique qui comptait plus de couvents, d'églises (outre un très beau musée) que d'immeubles d'habitation. Ici aussi la situation s'est modifiée. Non pas que puisse s'y constituer une sorte de front continu, comme celui qui progresse vers le Nord sur les premières terres irriguées du Delta : la topographie ne le permettrait pas. Du moins dans la vallée plus étroite, les agglomérations commencent-elles à s'étirer et à se rejoindre, le long du double cordon que constituent la route et le chemin de fer d'Helwan. Les traces d'une vie rurale sont encore partout présentes : champs irrigués, villages intacts sur des buttes (Dar el-Salam) et sur la rive du Nil, entrepôts et briqueteries, évoquant des formes traditionnelles de trafic et de production plutôt que les conquêtes de la vie

[1] L'importance de ces buttes, leur influence dans la formation des tourbillons de poussière caractéristiques du climat du Caire ont été signalées par W. Abrate, *Notes sur les buttes de décombres du Caire,* ds : *Bulletin Inst. d'Egypte.*, 3e série n° 4, 1893, pp. 59-65. De médiocres boisements ont quelque peu modifié l'état de choses décrit alors.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

moderne. Pourtant, des chantiers de construction, sitôt après le Vieux Caire, signalent une poussée modérée hors des limites anciennes. Une fabrique d'appareils de télévision, une grande école professionnelle, l'énorme silhouette de l'hôpital militaire, s'ajoutant à l'usine de parfums, plus ancienne, ponctuent la plaine où de nombreuses constructions basses, individuelles, en briques cuites, mordent sur l'espace maraîcher. Mais les noyaux autour desquels se produit une certaine prolifération de l'habitat sont les banlieues résidentielles plus ou moins anciennes, et qui abritent encore beaucoup d'étrangers et d'Egyptiens de classes aisées ; Wadi el-Gedid est un lotissement récent, fait aux dépens de la zone irriguée, dont les lots ont été vendus pour la construction de villas ; quelques immeubles plus élevés ont été construits près de la route. Maadi, création de la Delta Land and Investment Company, comme Héliopolis l'était de la Misr and Aïn Shams Oasis Electric Railroad Company, reste également, en dehors de son vieux noyau villageois, un quartier relativement européen, où, de plus, beaucoup de place reste occupée par des établissements d'éducation. Mais l'agglomération a sérieusement gagné sur les terres sèches de l'intérieur, cependant que les rives principales et la voie ferrée sont maintenant bordées d'immeubles plus élevés. En même temps l'agglomération qui était jadis purement une ville dortoir, a tendance à gagner en autonomie en manifestant un certain développement du commerce. Le vide n'est pas encore comblé, qui sépare Maadi d'Helwan ; aucune des usines qui jalonnent l'itinéraire n'a déclenché la création d'un quartier industriel, et c'est un habitat proprement rural qui s'observe encore de part et d'autre de la route. L'inconnue reste ici la croissance plus ou moins accélérée de l'agglomération d'Helwan, transformée en ville ouvrière.

On a peu parlé du Nil jusqu'ici ; son rôle dans l'économie générale de l'urbanisme cairote présente pourtant des éléments tout à fait nouveaux, qu'il est intéressant de signaler.

Faut-il rappeler que le Caire n'est pas la ville d'un fleuve, et que l'incorporation du Nil au site urbain est un phénomène récent? Sauf aux deux points « utiles» par lesquels l'agglomération du XIX^e^ siècle avait contact avec le fleuve, à savoir Boulaq et Rod el-Farag d'une part, le Vieux Caire d'autre part, la rive du Nil était autrefois occupée par des jardins et des palais, c'est-à-dire qu'elle est restée longtemps relativement déserte. Même après la construction du quartier des affaires, dans la plaine désormais assainie, la ville n'est jamais venue affleurer sur la rive, sauf là où l'administration anglaise installa cet autre jardin, habité celui-ci, qu'était Garden-City.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Quant à la rive gauche, elle est restée très longtemps hors d'atteinte de l'expansion urbaine. De fait encore maintenant, quand on l'observe depuis la route de Maadi-Helwan, ou, à l'autre extrémité, depuis Rod el-Farag, elle continue à garder un aspect très rural, derrière le mince écran des quelques tuileries traditionnelles qui utilisent le limon du Nil. Le vieux Giza lui-même, qui fait face au Vieux Caire, n'a guère bourgeonné et ne s'est guère rénové, avec sa wakâla sur le fleuve, ses petites mosquées et ses ruelles coudées. Il faut attendre les toutes dernières années pour assister à la construction de quelques blocs d'immeubles au-delà du marché, sur la route de Haute-Egypte : encore la ville cesse-t-elle brusquement pour faire place aux petits champs irrigués, sous l'ombre légère des palmiers.

L'urbanisation des bords du Nil, des îles et de la rive gauche, a été plus qu'ailleurs marquée par la fonction résidentielle de type occidental qui leur était assignée par les Anglais. L'île de Gezira constituait l'annexe indispensable de jardins, de terrains de sport pour les clubs, ainsi que la résidence luxueuse et verdoyante, adaptée aux goûts des fonctionnaires et des privilégiés de la colonie. Sur la rive gauche, c'est l'Université qui a été implantée la première avec le Jardin zoologique, non pas au bord même du Nil, mais bien à l'aise, dans un cadre également verdoyant, le long de la route de Giza : à l'opposé, comme situation et comme conception, par rapport à l'Université arabe traditionnelle d'El-Azhar.

Bref, les choses étant ainsi conçues, c'est en effet sur le Nil et sur l'autre rive qu'on avait implanté tout ce que l'on cherchait à garder pur des contacts avec le peuple égyptien, en donnant à la ségrégation ainsi parfaitement réalisée, son double sens, social et national.

Bien des éléments de cette situation sont encore visibles, notamment parce que les structures urbaines, le cadre matériel n'étant pas modifiés, les efforts de tri continuent naturellement à se faire sentir, même après le départ des étrangers. Il y a pourtant de grands changements, qui proviennent de l'urbanisation accélérée qui a annexé définitivement et complètement à la ville les deux îles et la rive gauche du fleuve, qui ont abouti enfin à l'incorporation du Nil au site urbain, au sens le plus large du terme.

La vocation de la grande île, El-Gezira, n'a pas changé : elle est toujours pour la plus grande partie occupée par des terrains de sport, gérés par des clubs, dont les membres sont maintenant des Egyptiens, de même qu'est égyptien, naturellement, le public qui fréquente le grand jardin à l'extrémité méridionale de l'île.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

A vrai dire, dans cette ville surpeuplée, ces terrains nus, comportant notamment un immense golf, n'ont été sauvés du lotissement utilitaire que par des partages, et par une libéralisation du règlement. Il y a bien eu aussi quelques emprises, par exemple celle qui a permis l'installation d'une exposition permanente et la construction de la tour-restaurant. Quelques bâtiments officiels se sont glissés ici ou là, comme celui où le Ministère de l'Intérieur présente l'exposition des prisons ! Mais l'ordonnance est sauvée pour l'essentiel. Dans le Nord de l'île, le quartier de Zamalek n'a perdu de son standing qu'en raison de la difficulté d'entretien de ses immeubles. Le plus grand changement est le courant intense de circulation qui traverse le quartier depuis que le pont sur le Bahr el-Ahmar débouche non plus sur une rive déserte, mais sur un quartier en plein essor, le quartier d'Aguza qui est, pour une part, le prolongement de Zamalek. C'est à Roda qu'ont eu lieu les changements les plus spectaculaires, dans la plus petite des deux îles. Elle était jusqu'ici un peu à l'abandon, médiocrement et très partiellement utilisée par l'annexe du grand hôpital de Kasr el-Aïni et par les jardins du palais de Manyal. Tout le reste, jusqu'au Nilomètre, était occupé par des jardins et des champs, mis à part quelques villas du style de celles de Garden-City. En une dizaine d'années, toute l'île a été recouverte par la construction d'immeubles urbains de 7 à 8 étages, habités souvent par des fonctionnaires, par des gens appartenant à la classe moyenne. Là aussi, la circulation est devenue intense à travers l'île, en fonction des deux passages, l'un nouveau par le Nord, grâce au pont de l'Université, et l'autre au Sud, par le pont de Giza.

Le changement est encore plus grand sur la rive gauche : non seulement la ville pousse une longue antenne le long de la route des Pyramides, avec, à proximité du Vieux Giza, un ensemble de hauts immeubles qui accentuent, au départ, le caractère urbain et moderne de ce nouveau quartier ; mais encore et surtout, les dix dernières années ont vu s'accomplir le remplissage par de nouveaux quartiers d'à peu près tout l'espace limité par la boucle doublée par un canal que fait sur la rive gauche, la ligne de Haute-Egypte ; celle-ci, après la traversée du Nil au viaduc d'Imbaba, entoure en effet les nouveaux quartiers, avant d'aller rejoindre le bord du fleuve au Sud de Giza. Il y a là une limite, presque plus impérieuse qu'une limite naturelle. Toutes les rues buttent contre la voie ferrée, au-delà de laquelle, directement, commence la campagne, avec son habitat particulier de maisons plus basses, souvent en briques crues. C'est surtout à Dokki en face de l'ancien pont des Anglais (El-Galaa) que la transformation est impressionnante ; le quartier, où résident beaucoup d'officiers

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

et de fonctionnaires, nouvelle classe dirigeante du pays, a pris de la profondeur, et pousse ses hauts immeubles jusqu'à la voie ferrée. Il en va de même, plus au Nord, de l'ancienne « Waqf City» qui a longtemps présenté le canevas vide de ses avenues concentriques. Il y a bien encore quelques vides à Aguza, et même quelques parcelles cultivées, parfois au milieu des larges avenues, si d'aventure un puits s'y trouve englobé, mais les chantiers y sont nombreux, notamment au débouché du pont de Zamalek. Au-delà enfin, sans discontinuité, s'étend le quartier d'Imbaba, jusqu'à la voie ferrée, mais aussi au-delà de la voie ferrée, grâce à un passage souterrain qui élimine l'obstacle et permet d'atteindre Madinet el-Ommal, celle-ci maintenant doublée et peut-être triplée par l'un des plus grands ensembles de logements ouvriers. Ici, de nouveau, le front pionnier de la ville butte et s'arrête net le long d'une voie ferrée de raccordement, en attendant qu'elle soit franchie, s'il apparaît que, comme sur la rive opposée, le dynamisme de la ville est plus grand en direction du Nord qu'il ne l'est en direction du Sud. Toutefois, le pont viaduc qui joint Imbaba à Rod el-Farag, et par lequel passe tout le trafic entre la zone industrielle de Shoubra, et les résidences ouvrières d'Imbaba, constitue un sérieux étranglement, et qui risque, sauf à y remédier, de limiter malgré tout dans le secteur l'expansion de la ville sur la rive gauche.

Quant au Nil lui-même, ce n'est que très récemment qu'il s'est introduit, fonctionnellement, dans le schéma urbain. Une « corniche» a finalement été aménagée sur la rive droite permettant une circulation continue sur 50 km. Cela n'a pas été sans peine au début, l'un des obstacles étant les jardins de l'Ambassade de Grande-Bretagne, qui allaient jusqu'au fleuve. La corniche appelait la construction en façade sur le Nil, dont le vieil hôtel Semiramis et le Shepheard's donnaient un premier exemple. C'est le parti qui a été adopté et qui est contestable : des immeubles officiels de 10 à 12 étages ont été construits, qui forment comme un barrage entre la ville et le fleuve, sans que la corniche s'en trouve pour autant plus vivante. Le débouché du pont sur le Nil en est lui-même étranglé, sans possibilité d'élargissement. La place de l'Indépendance qui aurait pu s'ouvrir largement sur le fleuve avec la vue sur Gezira, est bloquée par les masses opaques de l'Hôtel Hilton et de l'immeuble du Parti Socialiste. En continuant vers le Sud, Garden-City s'est aussi bouché la vue en se donnant une façade sur le Nil, par une série de hautes constructions, tout à fait étrangères au style du quartier. Une grande trouée est pourtant prévue, si se réalise le projet d'un pont intermédiaire, traversant le Nil au niveau de la cathédrale

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

anglicane qui devrait être détruite, mais ce sera une nouvelle menace pour les pelouses de Gezira qu'enjamberait le nouveau pont pour déboucher à Aguza.

La corniche du Nil n'existe que sur la rive droite : rien d'équivalent sur la rive gauche où cependant quelques très grands immeubles se construisent au débouché des ponts. La circulation a gardé son itinéraire primitif en bordure du jardin de l'Université, l'espace entre la rue de Giza et le fleuve étant occupé par des Ambassades et de grandes villas. A Dokki comme à Aguza, la circulation se fait en étoile ou en profondeur, au départ des têtes de ponts : la rive du fleuve n'est pas utile.

LES DIMENSIONS DE LA MÉTROPOLE

Etalement frontal et progression vers le Nord, antenne d'Héliopolis gagnant sur le désert, jonction des agglomérations satellites au Sud, annexion de la rive gauche : cela veut dire que la ville vient de changer de dimension. La corniche du Nil, avec ses 50 km. donne la mesure en large. Plus significatifs sont les 8 km. à vol d'oiseau qui séparent Shoubra el-Khaïma d'Ezbekiya et les 6 km. d'Ezbekiya au Vieux Caire. Il y a 8 km. encore et toujours à vol d'oiseau de Darrassa à El-Azhar à la limite externe de Dokki. Les dernières maisons d'Héliopolis sont à 12 km. de la place Ramsès. La ligne de Pont Limoun à Matariya traverse 10 km. de banlieue et de ville. Naturellement les distances réelles, en ville, sont beaucoup plus grandes, la ligne droite étant rarement réalisée dans le canevas urbain.

Or la population du Caire est sans cesse animée de mouvements profonds, qui la jettent à la rue, donnant à certaines heures une impression de grande agitation. Cela s'inscrit certes dans une tradition de vie de quartier, la place, la rue élargie y jouant le rôle de carrefour de sociabilité et de commerce. Mais beaucoup de Cairotes ont aussi à parcourir chaque jour un grand nombre de kilomètres. Cela vient de ce que les deux pôles du travail régulier, qui sont les zones industrielles, sont aux deux extrémités de la ville : malgré la croissance des quartiers d'habitation dans ces deux zones, beaucoup d'ouvriers doivent encore se livrer à une navette quotidienne, à grande distance, pour gagner leur lieu de travail ; il suffit pour s'en convaincre, d'observer aux heures ouvrières, le trafic de la gare de Bab el-Luq qui assure la liaison avec la banlieue Sud. En même temps, la concentration des affaires et du commerce de type européen dans le quartier de Taufiquiya, d'Ismaïliya et d'Ezbekiya, le groupement des ministères et de beaucoup d'administrations à Qasr el-Aïni expliquent l'attraction vers le centre, attraction que rien jusqu'ici n'a réussi à freiner.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Il ne faut pas s'étonner, dans ces conditions, que les transports en commun soient surmenés, et utilisés très au-delà de leur capacité, cependant qu'une flottille de quelques 5.000 taxis à bon marché croise et recroise entre les bus, les tramways, et les cars, tous bosselés et zébrés d'éraflures, et ployant sous la charge.

Celle-ci s'est accrue très rapidement dans les dernières années, comme le montre le tableau ci-dessous, dressé d'après les chiffres recueillis par le Cairo Transport Authority ; encore ces chiffres ne rendent-ils compte que d'une partie de la réalité puisqu'ils ne présentent du phénomène que son aspect statistiquement saisissable, à savoir le nombre de tickets vendus : or, que de voyageurs clandestins dans les voitures bondées, où le receveur est prisonnier comme les autres ! Prenons donc les chiffres pour ce qu'ils valent.

Nombre de voyageurs (par jour)
autobus, voitures de place, trolleybus

1960/61	1.681.130
1961/62	1.746.288
1962/63	1.949.756
1963/64	2.088.187
1964/65	2.340.184

Si l'on étudie le phénomène ligne par ligne, l'augmentation du trafic apparaît comme calquée sur l'expansion du ou des quartiers desservis : Le Métro et tramway d'Héliopolis qui forment une unité statistique et géographique bien différenciée et dont la capacité quotidienne de transport est de 145.520 voyageurs a transporté en 1965 une moyenne journalière de 156.343 voyageurs ! Le trafic qui, avant la guerre de 1939, plafonnait aux environs de 11 millions de voyageurs par an s'est élevé aux environs de 25 à 30 millions entre 1945 et 1950. Il est maintenant de plus de 54 millions, l'accélération s'étant surtout fait sentir après 1956, l'année de Suez.

On s'amusera à additionner le nombre des voyageurs transportés par les lignes partant de quelques points extérieurs :

Par exemple Saiyida Zeinab, Aïn el-Sira, Fostât, avec 275.000 ou Shoubra, Rod el-Farag avec 278.000, ou encore par celles aboutissant à certains points centraux,

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

par exemple : Ramsès avec 200.000, Ataba avec 450.000, ou Tahrir avec 350.000. (Chiffres de 1965, certainement sensiblement plus élevés maintenant). Mais ce sont là des chiffres peu significatifs, puisque ce sont les chiffres cumulés sur toute la longueur de la ligne. Cependant, malgré leur inexactitude, ces chiffres confirment malgré tout l'impression de masse humaine, s'efforçant comme elle peut et collectivement de vaincre à la fois le problème de son travail et celui de la distance.

Que le souci des liaisons soit primordial, à partir du moment où, de grande ville, l'agglomération passe au stade de métropole, sans que pour autant elle se fragmente en secteurs autonomes, c'est ce que les autorités responsables de l'administration, non plus de l'un des gouvernorats, mais de l'ensemble du Grand Caire, ont fortement compris. Dès maintenant, une partie des projets présentés à l'exposition de 1966 ont été réalisés ; la ville se trouve englobée dans un réseau de voies modernes, à circulation rapide, qui enregistre son dynamisme et qui dessine la forme qu'a prise l'agglomération après ce quart de siècle de croissance rapide.

L'axe Sud-Nord, selon la direction qui est celle du développement historique, mais aussi moderne, de la ville, est marquée par la corniche du Nil, depuis Helwan ; croisant en souterrain le courant de circulation devenu un des plus forts du Caire, qui traverse le Nil par le pont de Tahrir, elle se poursuit maintenant bien au-delà de Rod el-Farag et du canal Ismaïlia. Elle est moins intimement liée au développement de l'habitat que les trois axes parallèles qui s'enfoncent vers le Nord, à la conquête des terres irriguées, progressivement converties en terrains à bâtir : la grande rue de Shoubra, dont la dernière partie est une large voie moderne, toujours rectiligne, la voie qui suit la ligne d'Alexandrie et celle qui a été établie selon l'ancien tracé du Khalig el-Masri et du canal Ismaïlia, entre Zawia el-Hamra et El-Wayli el-Kebir.

Mais le tracé le plus significatif est celui de la grande rocade, encore inachevée qui, depuis la route d'Alexandrie, sur la rive gauche, enveloppera Shoubra, Helmiya, Héliopolis, pour venir frôler Darrassa, débloquant ainsi le quartier d'El-Azhar et la ville ancienne. Depuis la citadelle, la route nouvelle suit le tracé de l'aqueduc pour se diviser en deux branches, l'une touchant le Nil à Foum el-Khalig, l'autre rejoignant au-delà de Fostât et du Vieux Caire la route d'Helwan. La continuation sur la rive gauche sera la voie continue d'enveloppement, le long de la ligne de Haute-Egypte. Deux ponts marqueront enfin la limite actuelle de l'agglomération, enjambant le Nil par les îles, actuellement désertes, de Warraq el-Hadr, au droit de Shoubra el-Khaïma, et de Dahab, au Sud du Vieux Caire.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Enfin le Métro lui-même, le vieux Métro d'Héliopolis, serait appelé à confirmer sa vocation première de créateur d'un nouvel urbanisme en drainant non plus seulement Héliopolis et Madinet Nasr, mais aussi l'arrière de la ville ancienne, en direction de la Citadelle, avant de se prolonger dans les quartiers du Sud, et de rejoindre la ligne d'Helwan. Le Métro souterrain viendra plus tard.

Rêves? Rêves coûteux, et qui devraient être réservés jusqu'au moment de la prospérité retrouvée et développée, découlant de la réussite industrielle. Et pourtant l'histoire des villes n'est pas si rationnelle! De même que la population n'a pas attendu pour s'agglutiner dans la capitale, d'être sûre que celle-ci puisse lui fournir du travail en suffisance, de même les constructeurs et les urbanistes n'attendront pas d'être sûrs de la continuité des crédits pour inscrire au sol le plan du Grand Caire.

Mais jusqu'où, jusqu'à quand s'étendra-t-il? Soyons plus prudents que ne l'étaient les planificateurs de 1956 et disons simplement que nul n'en sait rien, mais qu'une ville pour ainsi dire recréée, et comme sécrétée par une population aussi dense, et aussi féconde que celle de l'Egypte, pourrait bien encore réserver des surprises par quelque grand saut hors des limites du rationnel et de la sagesse prévisible.

AnIsl 8 (1969), p. 189-221 Pierre Marthelot
Le Caire, nouvelle métropole.
© IFAO 2024 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net