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 50 (2017), p. 11-53

Claudine Piaton

Architecture patronale dans l’isthme de Suez (1859-1956)

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

9782724711264	*La chapelle d’Osiris Ounnefer Neb-djefaou*	Laurent Coulon
9782724711752	*Guide du Caire Islamique*	Hadrien Collet
9782724711660	*Mélanges de l'Institut dominicain d'études orientales 41*	Adrien Candiard (éd.)
9782724711745	*Bulletin archéologique des Écoles françaises à l'étranger (BAEFE)*	
9782724711271	*Du côté de chez Zeus*	Emmanuel Botte (éd.), Hélène Cuvigny (éd.), Michel Reddé (éd.)
9782724711677	*La Description de l’Égypte*	Paul-Marie Grinevald
9782724711714	*La pensée et la pratique pharmacologiques d’Avicenne*	Sylvie Ayari
9782724711899	*BCAI 40*	

© Institut français d’archéologie orientale - Le Caire

CLAUDINE PIATON*

Architecture patronale dans l'isthme de Suez (1859-1956)

RÉSUMÉ

Entre 1859 et 1956, la Compagnie universelle du canal maritime de Suez a construit plus d'un millier de bâtiments dans les trois villes qui jalonnent le canal (Port-Saïd, Ismaïlia et Suez). En s'appuyant sur le fonds d'archives de la Compagnie et sur un inventaire des constructions en grande partie conservées, l'article propose d'analyser ce patrimoine immobilier dans une perspective d'histoire de l'architecture. À partir de l'étude des phases de constitution puis des formes produites et des protagonistes de la construction, il vise à mettre en évidence l'implication de la Compagnie dans l'aménagement des villes, ainsi que ses liens avec les autorités égyptiennes. Si, dans le domaine du foncier, la compagnie financière fut contrainte d'adopter des modes de gestion inédits âprement négociés avec les autorités locales, le domaine de l'architecture releva d'une gestion interne qui rend compte de pratiques plus conventionnelles inspirées par des modèles européens. En important des types d'habitat mis au point pour les cités ouvrières du nord de la France, les maîtres d'œuvres ont peu contribué à faire émerger des formes nouvelles. Paradoxalement, cette transposition quasi littérale de l'architecture patronale européenne imprime aujourd'hui à ce patrimoine égyptien une valeur singulière.

Mots-clés : architecture patronale, Marette (Charles), Compagnie universelle du canal maritime de Suez, Égypte, habitat ouvrier, Rauby (Henri), Ismaïlia, mines de Dourges, Albert (Paul), Port-Saïd, Suez, XIXe-XXe siècles

* Claudine Piaton, Architecte et urbaniste de l'État en chef, USR 3103 InVisu (CNRS-INHA), claudine.piaton@inha.fr

AnIsl 50 (2017), p. 11-53 Claudine Piaton
Architecture patronale dans l'isthme de Suez (1859-1956)
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

✦ **ABSTRACT**

From 1859 until 1956, the Compagnie universelle du canal maritime de Suez implemented more than one thousand buildings in the three towns established along the canal (Port Said, Ismailia and Suez). Based on archival research in the holdings of the Company and on a comprehensive survey of surviving buildings, this contribution analyses such built heritage from the perspective of architectural history. It aims to highlight the involvement of the Company in the urban development of the region as well as the relationships established with Egyptian authorities in studying the different phases of development, forms of buildings and the various protagonists engaged in the projects. Regarding land use, the Suez Company was compelled to adopt brand-new procedures agreed with local authorities, but in matter of construction, it assumed alone the decision-making, which resulted in more conventional practices rooted in European models. By importing into Egypt the dwelling types developed in Northern France for the working class, the architects of the Company prevented the emergence of new architectural forms. Nevertheless, this transposition of European models offers an interesting outcome today by bringing a particular value to that Egyptian heritage.

Keywords: Company towns, Marette (Charles), Compagnie universelle du canal maritime de Suez, Egypt, working-class housing, Rauby (Henri), Ismailia, Dourges colliery, Albert (Paul), Port-Said, Suez, 19th–20th centuries

* * *

Introduction

> Notre illustre fondateur, dont la nature était aussi généreuse que le caractère entreprenant, s'était toujours attaché à l'étude des questions humanitaires, et comme en témoignent ses relations avec les saint-simoniens, l'amélioration des conditions sociales tenait une place prépondérante en ses pensées (…). Le constant souci de la Compagnie d'améliorer les conditions de l'existence de ses agents s'est manifesté, selon les circonstances, sous les formes les plus variées parmi lesquelles on peut remarquer notamment la création d'églises, d'hôpitaux, de dispensaires, d'écoles, de coopératives et surtout de logements pour le personnel[1].

1. Roubaix, Archives nationales du monde du travail, fonds de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez nº 1995 060 (désormais CUCMS), carton 3139 : Rapport sur « la politique sociale de la compagnie du canal de Suez pour le logement de son personnel », décembre 1944.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Ces quelques lignes extraites d'un rapport interne de 1944 résument à elles seules la trace que la Compagnie universelle du canal maritime de Suez, fondée par Ferdinand de Lesseps, souhaitait laisser à la postérité. À travers ses réalisations architecturales, la société par actions, créée en 1858 pour percer et exploiter le futur canal de liaison entre la Méditerranée et la mer Rouge, revendiquait ainsi sa place parmi les grandes compagnies industrielles promotrices d'un nouveau modèle social. Devenues propriété de la *Suez Canal Authority* en 1956 lors de la retentissante nationalisation de l'entreprise par le président égyptien Gamal Abdel Nasser, ces constructions marquent aujourd'hui encore profondément le paysage de Port-Saïd, Ismaïlia et Suez, les trois villes qui jalonnent le canal.

Si, à leur début, elles peuvent être assimilées à des villes de compagnie (*company towns*), c'est-à-dire appréhendées à travers le concept de ville créée par et pour les besoins d'une entreprise[2], elles s'en écartent progressivement. D'une part, parce que la Compagnie doit très tôt partager la gestion du foncier avec l'État égyptien, et, d'autre part, parce que les trois villes acquièrent leur autonomie en se dotant de municipalités. Le patrimoine bâti de la Compagnie est toutefois suffisamment important et varié pour que l'on puisse l'analyser comme un ensemble représentatif de la production architecturale patronale des XIX^e^ et XX^e^ siècles. La manière dont l'entreprise régentait les conditions d'existence de sa main d'œuvre renvoie en effet à une gestion paternaliste de l'espace[3]. Cette gestion présente néanmoins un cas singulier, car à l'encontre du rapport par trop élogieux précédemment cité, elle met en évidence durant près d'un siècle les rapports de force au sein même de l'entreprise concessionnaire – entre services techniques, direction et actionnaires – comme avec les autorités égyptiennes, alternativement souveraines ou sous tutelle étrangère. La constitution d'un domaine bâti fut ainsi autant une question sociale qu'économique pour l'entreprise, qui devait concilier une politique immobilière à la fois attractive pour ses salariés et, sinon rentable, au moins acceptable aux yeux de ses actionnaires. Le cadre de la concession de 99 ans que le gouvernement égyptien avait accordée en 1869 à la Compagnie prévoyait en effet de nombreuses restrictions à l'appropriation de l'espace urbain et notamment, à la fin de la concession, le retour de droit à l'État égyptien de tous les équipements construits par l'entreprise pour les besoins de l'exploitation du canal (ateliers, bassins portuaires, bureaux administratifs, logements, etc.). Cette contrainte forte fut à l'origine de la mise en place d'une stratégie immobilière qui influença à la fois le plan et l'architecture des villes.

L'étude que nous proposons s'intéresse à une question encore peu abordée par les nombreux historiens qui ont travaillé sur le canal de Suez[4] : en quoi la puissante Compagnie de Suez

2. Borges, Torres, 2012, p. 1-40 ; Garner, 1992.

3. Frey, 1995.

4. Depuis une vingtaine d'années, les études sur l'histoire du canal de Suez et de sa région connaissent un regain d'intérêt. Nathalie Montel a ouvert la voie en publiant un premier ouvrage sur le percement du canal (Montel, 1998). Les travaux de Caroline Piquet (Piquet, 2008) sur l'histoire de la Compagnie puis ceux d'Hubert Bonin (Bonin, 2010) centrés sur la compagnie financière ont quant à eux permis de mettre en lumière le fonctionnement de l'entreprise et son interdépendance avec les réseaux politiques et financiers internationaux. Plus récemment, Valeska Huber (Huber, 2015) a appréhendé la région du canal comme le lieu privilégié d'observation des phénomènes de migration et de mondialisation au tournant du XX^e^ siècle, mais

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

a-t-elle contribué à l'écriture d'une page de l'histoire de l'architecture de l'Égypte moderne ? La recherche s'appuie sur le riche fonds d'archives de l'entreprise déposé aux Archives nationales du monde du travail de Roubaix ou conservé par les services techniques de la *Suez Canal Authority* à Ismaïlia[5], ainsi que sur des inventaires de terrain[6]. La presse en langue arabe, qui pouvait rendre compte de la vision égyptienne de l'entreprise, n'a en revanche pas été dépouillée.

Après avoir retracé les grandes phases de constitution du patrimoine de l'entreprise en les inscrivant dans le cadre de l'évolution de ses relations avec l'Égypte, notre étude portera plus particulièrement sur les formes bâties et leurs producteurs (ingénieurs et architectes). Elle postule en effet que l'analyse du cadre bâti contribue d'une part à enrichir notre connaissance du fonctionnement interne de la Compagnie (organisation et hiérarchie sociale), de ses modèles et références et, d'autre part, à mieux cerner la nature de ses liens avec son environnement égyptien et plus particulièrement avec les milieux professionnels locaux.

La constitution d'un patrimoine immobilier

Maîtriser le foncier (1859-1869)

Fondées par une entreprise mais destinées à l'achèvement des travaux de percement du canal à devenir des ports de commerce, étapes sur la route des Indes, Port-Saïd, Ismaïlia et Port-Tawfiq ne sont pas à proprement parler des villes de compagnie. Dès sa création, l'entreprise concessionnaire des travaux et de l'exploitation de la voie d'eau mise sur un faisceau d'investissements privés pour développer ses villes et y accueillir une population cosmopolite de négociants, armateurs, petits commerçants, employés et ouvriers. Cette volonté s'exprime notamment par le soin apporté par les ingénieurs au découpage rationnel de l'espace et à la création de larges rues pour faciliter la vente ultérieure des terrains et, a contrario, par la piètre qualité des premières constructions. Établi en 1860, le premier plan d'Ismaïlia[7], ville destinée à devenir un grand port intérieur à la jonction du canal d'eau douce et du canal maritime, est à ce titre particulièrement représentatif des aspirations de l'entreprise. Il permet à la fois d'opérer une ségrégation entre les communautés qui composent la ville et de ne pas entraver ses développements futurs ; les modules carrés qui le composent, chacun affecté à une communauté

en occultant les populations sédentaires de l'isthme. Une série de monographies s'est plus particulièrement intéressée au patrimoine architectural des trois villes (*Port-Saïd*, 2006 ; Piaton (éd.) 2008 et 2011) tandis que des études de géographie ont été conduites sur les mutations contemporaines de Port-Saïd (El-Kadi, Bruyas, 1995) et d'Ismaïlia. L'ouvrage issu du programme de recherche *Isthme* (ANR 2007-2011) a permis quant à lui d'appréhender les interactions entre l'Égypte et la Compagnie dans le domaine de l'aménagement du territoire (Piaton (éd.), 2016).

5. Nous remercions l'association du souvenir de Ferdinand de Lesseps et du canal de Suez et la *Suez Canal Authority* pour nous avoir autorisés à consulter ce fonds d'archives privé, ainsi que Céline Frémaux, qui a effectué une partie du dépouillement dans le cadre du programme *Isthme*.

6. Les photographies contemporaines des bâtiments cités dans cet article proviennent des inventaires et sont publiées dans les monographies architecturales des trois villes.

7. D'abord dénommée « Timsah », la ville prend le nom d'Ismaïlia en 1863, Frémaux, 2008, p. 6.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

(« Arabes », « Grecs », « Français » selon la terminologie de l'époque), peuvent être multipliés en fonction des besoins futurs d'extension. Œuvre d'ingénieurs nourris des enseignements de l'École des ponts et chaussées[8], ce plan est d'ailleurs proposé en France, presque à la même date, pour la ville nouvelle de Port-Saint-Louis-du-Rhône, le long du canal qui lie le fleuve à la Méditerranée[9]. Moins connu car non mis en œuvre, le premier plan de Port-Saïd est conçu dans le même esprit : les ingénieurs projettent en 1859 une ville en damier organisée autour du bassin du port qui sépare les quartiers européens des quartiers arabes[10]. Finalement recomposé sur un seul côté du port, il conserve néanmoins ses grandes orientations.

Par contraste, les premières constructions ne sont pas destinées à durer. La plupart de celles édifiées entre 1859 et 1869 (baraquements abritant logements, cantines, hôpitaux, infirmeries, chapelles, mosquées, docks) disparaissent dès les années 1880, à l'exception de l'ancien consulat de France et du phare à Port-Saïd ou bien encore du chalet de Lesseps et des bureaux de la Compagnie à Ismaïlia. Les seules constructions d'envergure réalisées durant la période du percement, comme le palais du khédive à Ismaïlia ou le phare à Port-Saïd, l'ont été à l'initiative du gouvernement égyptien qui en assura le financement, la Compagnie n'en étant que le maître d'ouvrage délégué.

Pour mener à bien la vaste entreprise de lotissement de ses terrains concédés, parallèle à l'exploitation commerciale du canal, la Compagnie a besoin d'en obtenir la pleine maîtrise foncière. Les autorités égyptiennes vont toutefois contrarier ses projets. Dès son accession au pouvoir en 1863, Ismaïl Pacha dénonce l'étendue trop généreuse de la première concession octroyée en 1854 par son prédécesseur Saïd Pacha à Ferdinand de Lesseps. Il réduit de façon drastique la surface de terrain mise à disposition de la Compagnie et restreint ses droits en délimitant un Domaine commun à l'État égyptien et à la Compagnie sur lequel l'Égypte recouvre une partie de sa souveraineté et bénéficie, à part égale avec la Compagnie, du produit de la vente des parcelles à bâtir[11].

Ces négociations ont pour conséquence de faire coexister à partir de 1866 divers statuts de terrains sur le territoire de la concession[12]. Situés soit dans le Domaine commun (terrains lotis), soit dans le Domaine particulier (terrains non lotis et terrains industriels) de la Compagnie, tous les terrains sont propriété de l'État égyptien avant leur mise en vente éventuelle. L'entreprise ne possède ainsi qu'un droit d'usufruit du territoire concédé et des équipements qu'elle construit pour les besoins de l'exploitation du canal (ateliers, bassins portuaires, bureaux administratifs, logements, etc.). Cependant, outre son domaine concédé, la Compagnie dispose d'un domaine privé qui comprend des terrains et des immeubles possédés en biens propres et destinés à figurer dans l'actif de liquidation au terme de la concession. À l'intérieur de la concession, le domaine

8. Montel, 1994, p. 245-260. Le plan serait dû à trois ingénieurs : Voisin, Viller et Montaut.

9. *Canal et Port-Saint-Louis à l'embouchure du Rhône, Avantages Généraux résultant de cette création avec pièces justificatives et 4 cartes et plans*, Dentu Éditeur, Paris, 1864. Plan non mis en œuvre.

10. CUCMS 4152 : Plan de Port-Saïd signé par Voisin : croquis dans le rapport du directeur général des travaux au comité de direction, 1er juillet 1859.

11. Piaton, 2016.

12. Piquet, 2008, p. 412-417.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

privé comprend notamment des maisons rachetées à des personnes privées[13] et, à l'extérieur, des constructions situées aussi bien en Égypte qu'en France.

Dès lors qu'elle souhaite investir dans l'immobilier sur l'emprise de la concession, l'entreprise a donc intérêt à intégrer ses nouvelles constructions à son domaine privé. Elle en est cependant empêchée à la fois par une clause du règlement de vente du Domaine commun qui limite l'achat de terrains à un hectare, et par la crainte que l'Égypte ne perçoive de trop nombreux rachats à des particuliers comme une volonté d'expansion coloniale[14]. Chaque nouvel investissement visant à étendre le patrimoine égyptien de la Compagnie qui *in fine* serait remis à l'autorité concédante, devait donc être précisément évalué de manière à, d'une part, ne pas desservir les intérêts des actionnaires et, d'autre part, contribuer à pérenniser la concession, voire à en faciliter le renouvellement par le gouvernement égyptien.

Privilégier le marché privé pour loger le personnel (1869-1914)

À l'achèvement des travaux de percement du canal en 1869, l'entreprise licencie une grande partie de son personnel européen, principalement grec et autrichien, qui regagne sa région d'origine. Elle se défait de ses installations de chantier en les vendant soit à des particuliers dans le cas des maisons et baraquements, soit à l'État égyptien dans le cas des hôpitaux de Port-Saïd et de Suez. Sur le Domaine commun de Port-Saïd où la demande est la plus forte, une partie des parcelles portant des constructions est rapidement cédée ; la moitié de la vente du terrain va à l'État égyptien, l'autre moitié, ainsi que la totalité de la vente de la construction (qui est souvent rapidement démolie), revient à la Compagnie.

À l'instar des grandes compagnies industrielles françaises qui, comme Schneider au Creusot, « ont toujours cherché à faire assumer par la population la plus grande part des constructions, quitte à s'en porter acquéreur par la suite, plutôt que d'en assurer dès le départ la maîtrise d'ouvrage »[15], la Compagnie ne souhaite pas s'impliquer dans la construction de logements destinés à revenir gratuitement à l'Égypte et nécessitant de se doter de services peu en lien avec son cœur de métier.

À Ismaïlia, afin d'encourager la construction privée, un plan de lotissement est élaboré dès 1869 le long de l'avenue de l'Impératrice qui fait face à la gare de chemin de fer. La Compagnie y octroie des « concessions à durée indéterminée »[16] pour la construction de villas dont le modèle de façade est imposé[17] (fig. 1) ; certaines, construites par des employés européens, sont

13. CUCMS 0060 : Rapport sur « la politique immobilière de la Compagnie et les ventes du Domaine Commun », 19 septembre 1949 (désormais : Rapport, septembre 1949). À Port-Saïd/Port-Fouad, le domaine privé ne représente que quelques centaines de mètres carrés ; à Port-Tawfiq, un peu plus d'un hectare ; à Ismaïlia, plusieurs hectares. En France, la Compagnie possède par exemple des immeubles à Paris et au Vésinet.
14. CUCMS 0060 : Rapport, septembre 1949, p. 4.
15. Frey, 1986, p. 181-182.
16. À cette date, les accords avec le gouvernement égyptien ne permettent pas encore de délivrer aux acquéreurs de parcelles de véritables titres de propriété.
17. Voir Monteil, s.d., pl. 17. Il existe encore deux villas de ce type conservées le long de la rue dénommée aujourd'hui Ahmed Oraby.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

rachetées par la Compagnie lorsque ces derniers, à la fin de leur carrière, quittent définitivement l'Égypte[18]. Pour attirer les investisseurs dans la ville, un chef de service propose même de céder gratuitement les terrains[19] :

> Pourquoi la Compagnie ne ferait-elle pas ce qu'a fait le vice-roi au Caire, ce qu'ont fait Nubar Pacha et Agopian à Alexandrie, ce que fait tel propriétaire à Lyon que je pourrais citer ? Afin de peupler au Caire le nouveau quartier ouest qui venait d'être tracé et loti et qui porte le nom d'Ismaïlieh, le khédive distribua gratis et à toutes les personnes qui lui en firent la demande un certain nombre de lots à la seule condition que ces personnes construiraient des habitations dont la valeur minimale sera déterminée d'avance. Quand elles furent assez nombreuses, le gouvernement mit les terrains en vente. Aux portes d'Alexandrie Nubar Pacha et Agopian Bey possédaient de vastes terrains sans valeur il y a 15 ans. Ils commencèrent par tracer des rues, puis ils firent construire une mosquée à leurs frais, une habitation pour le cheick, donnèrent quelques portions de terre à des Arabes à condition de construire des habitations et vendirent le reste. On peut voir aujourd'hui toute une ville entre Alexandrie et le Mahmoudieh qui s'est élevée comme par enchantement.

La Compagnie et le Gouvernement adoptent une partie de ces dispositions en cédant par exemple gratuitement des terrains pour l'édification de lieux de culte, d'écoles et de bâtiments publics. L'incitation à l'investissement privé s'observe également dans le quartier « arabe » de Port-Saïd, où la politique foncière mise en place par le service du Domaine commun à partir des années 1880 propose un découpage des îlots en petites parcelles de manière à faciliter l'accession à la propriété de la population très modeste du quartier[20].

À la fin du XIX^e^ siècle, lorsqu'en raison de l'essor du trafic les effectifs de la Compagnie se renforcent, les conditions de logement des employés et ouvriers sont donc largement tributaires du marché immobilier local, qui varie d'une ville à l'autre. Précisons toutefois que la Compagnie, lorsqu'il est question de loger les ouvriers, ne prend en compte que ses ouvriers dits « inscrits », c'est-à-dire employés de façon permanente. Les autres, dits « du tâcheron » (ou non-inscrits), pour la plupart égyptiens et payés par des entreprises sous-traitantes, ne bénéficient ni d'indemnités ni des logements de l'entreprise[21].

18. CUCMS 1207 : Achat d'immeubles en Égypte.
19. CUCMS 3564 : Lettre de M. Pierre, chef du service des eaux à Poilpré, agent supérieur, 22 mai 1876. Selon Ghislaine Alleaume, que je remercie pour cette information, il pourrait s'agir, à Alexandrie, d'un lotissement situé sur la partie nord-ouest des terrains que possédait Nubar Pacha, le long du canal Maḥmūdiyya sur une partie de l'arrondissement actuel de Karmūz. Ce lotissement a en effet été créé entre 1855 et 1865, date à laquelle il apparaît sur le plan de Maḥmūd Bey al-Falakī. Quant à Lyon, l'auteur de la lettre évoque sans doute les propriétés des Hospices civils de Lyon sur la rive gauche du Rhône, loties dans la première moitié du XIX^e^ siècle.
20. Piaton, 2016.
21. Piquet, 2008, p. 244-246. Selon l'époque, les ouvriers du tâcheron ont pu représenter la moitié du personnel ouvrier, comme en 1929 et 1930, où l'on en compte près de 2 500 sur un effectif total d'environ 5 000 ouvriers.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net



Fig. 1. « Façade imposée aux concessionnaires », 1869, Ismaïlia. Extrait de l'ouvrage de L. Monteil et photographie contemporaine.
© Antonio Mendes da Silva, 2009.

À Port-Saïd, où d'emblée commerçants et entrepreneurs ont investi dans la construction d'immeubles de rapport, « avant 1914, tous les agents de la Compagnie du canal de Suez trouvaient à se loger assez facilement chez des particuliers ou dans les quelques maisons que possédait la Compagnie »[22]. Les quelques constructions des années 1880-1890 se concentrent donc sur le port, où sont édifiés les bureaux et des villas pour les chefs de service.

En revanche, sur le nouveau port de Suez (d'abord nommé « terre-plein de Suez », puis, en 1882, baptisé « Port-Tewfik »[23]), éloigné du centre de la ville et de ses équipements, « où il n'y avait ni commerce, ni afflux de populations étrangères au canal, la Compagnie a dû dans cette ville construire de 1874 à 1898, des logements pour abriter ses employés et ouvriers »[24], ainsi qu'une église et une école, en plus de ses bureaux administratifs.

22. CUCMS 3139 : Rapport, décembre 1944.
23. « Port-Tewfik » était la transcription du nom arabe utilisée par la Compagnie. Dans la littérature courante, le nom arabe est transcrit « Port-Tawfiq ».
24. CUCMS 3139 : Rapport, décembre 1944, p. 3.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

À Ismaïlia, à la suite de l'abandon du grand projet de canal fluvial[25] et de port intérieur, la ville perd sa vocation de centre économique imaginée par Ferdinand de Lesseps : « Ismaïlia, sur laquelle on avait fondé, au début de l'entreprise, de grandes espérances, comme port central, ne les a pas réalisées, et je crois qu'elle est appelée plutôt à décroître qu'à grandir[26]. » Devenue par défaut « la capitale administrative » de l'isthme, elle n'attire pas les investisseurs immobiliers, et la Compagnie doit consentir à lancer, au tournant du XX^e^ siècle, un programme de construction d'une douzaine de villas et d'équipements (hôpital, écoles) destiné aux cadres techniques et administratifs (ingénieurs, comptables, etc.) amenés à y résider.

Investir à bon escient (1914-1930)

À la veille de la Première Guerre mondiale, Port-Saïd est en proie à une crise du logement qui entraîne une hausse des loyers. Alors que les terrains du Domaine commun sont tous vendus et qu'il conviendrait d'étendre ce dernier plus à l'ouest sur le lac Manzala, la Compagnie préfère se lancer dans un programme de valorisation de son Domaine particulier sur la rive est du canal (dite « rive Asie » par opposition à la rive ouest dite « rive Afrique »). Fin 1911, elle organise le déplacement de ses ateliers de Port-Saïd sur la rive Asie[27] et évalue à 800 le nombre d'ouvriers et à 4 000 celui des charbonniers susceptibles de venir s'installer avec leur famille sur cette rive[28]. Alors que début 1914 s'achève la construction des nouveaux ateliers, la question du logement des ouvriers n'est cependant pas résolue : à Port-Saïd, « les ouvriers, ayant de nombreux enfants, sont entassés dans des logements dont l'insalubrité justifie des améliorations »[29]. La production d'un grand nombre de logements ouvriers (jusque-là les programmes ne comptaient pas plus d'une vingtaine de logements) soulève en effet de nombreux problèmes, dont celui de la rentabilisation de l'opération.

Pour engager la construction d'un premier lot d'une centaine de maisons à proximité des nouveaux ateliers, l'agent supérieur de la Compagnie, Charles de Sérionne, propose de favoriser la création d'« une société de logements économiques, du genre de celles qui fonctionnent en Europe »[30]. Depuis les années 1890, ces sociétés se sont multipliées, notamment en France où, grâce aux encouragements de la société française des habitations à bon marché (HBM), « les investisseurs comprennent tout l'intérêt de ces placements à la fois sûrs et philanthropiques »[31]. La Compagnie craint cependant que la constitution d'une société de ce type ne soit difficile en Égypte : « De telles sociétés n'existent en Europe que grâce au

25. Michel, 2015.
26. Charles-Roux, 1901, p. 180.
27. CUCMS 3138 : Commission consultative internationale des travaux, 7-8 novembre 1911.
28. Plus grand entrepôt de charbon de la région depuis la fin du XIX^e^ siècle, Port-Saïd compte en plus des ouvriers du canal, de nombreux porteurs de charbon, pour la plupart égyptiens, chargés du ravitaillement des navires en transit.
29. CUCMS 1198 : Conférence à Ismaïlia, 16 février 1914.
30. CUCMS 1198 : Conférence à Ismaïlia, 16 février 1914.
31. Carbonnier, 2008, p. 75.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

concours d'hommes assez généreux pour n'attendre qu'une faible rémunération de leur capital et qui, sollicités dans leur pays même par des questions de ce genre, ne s'intéresseraient que difficilement à une œuvre aussi lointaine[32]. » Il est donc décidé que la Compagnie construirait elle-même ses logements dans la grande tradition du patronage. En cela, la position de l'entreprise apparaît bien comme anachronique ; en Europe, les sociétés coopératives, sociétés anonymes ou fondations ont, depuis le début du XX^e^ siècle, largement pris le relai des sociétés industrielles pour la construction de logements à vocation sociale[33].

Une étude très poussée est alors lancée pour calculer la rentabilité d'une telle opération. Outre le coût de la construction, qui est scrupuleusement évalué[34], la question du statut du sol sur lequel seront édifiés les logements et, par là même, du devenir de ce patrimoine en fin de concession, est au cœur des discussions. En effet, parallèlement à la réalisation de la petite cité ouvrière envisagée avant la Première Guerre mondiale, germe aussi l'idée de conduire une vaste opération immobilière sur la rive Asie du canal[35] en concertation avec le gouvernement égyptien. Il est alors projeté de réserver une bande d'environ 500 m le long des ateliers aux constructions de la Compagnie et de prévoir de très vastes zones destinées à être loties par des particuliers.

L'un des tout premiers plans, signé par Bled, un agent du service du Domaine commun, est pompeusement titré « Cité-jardin pour loger le personnel de la Compagnie », en référence aux théories urbanistiques anglo-saxonnes[36]. Il n'en possède pourtant pas tous les attributs : sur un plan en damier dont des tronçons de rues sont légèrement déformés en forme de nouilles, sont figurées de vastes zones de « maisons pour loger les ouvriers », de « maisons pour loger les indigènes » et de « lotissements pour particuliers », ainsi que des parcelles pour la construction d'un hôpital, d'églises catholique et orthodoxe, d'un marché couvert, d'un groupe scolaire, d'un parc des sports et d'un « quartier arabe ».

Les plans suivants sont en revanche, à l'instar de ceux des ingénieurs des années 1860, plus élaborés, ménageant des perspectives sur les constructions remarquables de l'entreprise (monument de Lesseps, phare, capitainerie, ateliers), hiérarchisant les voies dont certaines sont largement plantées, et surtout répartissant de manière rigoureuse les habitants en fonction de leur statut professionnel et de leur nationalité[37]. Sont aussi prévus des équipements correspondant à l'administration d'une ville autonome : poste et télégraphe, poste de police, pompiers, municipalité. Le projet final validé par Paris est abruptement résumé par Édouard Bonnet, le directeur de la Compagnie : « Les idées qui ont présidé à l'établissement du plan sont les

32. CUCMS 1198 : Conférence à Ismaïlia, 16 février 1914.
33. Carbonnier, 2008, p. 67.
34. Voir *infra* : Formes et styles.
35. CUCMS 3612 : Note de l'ingénieur en chef Perrier, 31 octobre 1913.
36. Piquet, 2005, p. 164. La compagnie possédait notamment une brochure « *New-Harmony* aux États-Unis » sur la cité utopique de Robert Owen, CUCMS 3139.
37. Piquet, 2005, p. 167.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

suivantes : 1. Construire une ville bien aérée ; 2. Permettre entre les divers quartiers de la ville une circulation facile ; 3. Éviter que les ouvriers indigènes en se rendant aux ateliers généraux, ne se répandent dans les quartiers européens ; 4. Ménager des perspectives satisfaisantes[38]. » En 1920, il est présenté sous une forme plus édulcorée au gouvernement égyptien[39].

Les terrains réservés à la vente représentent près de la moitié de la surface de la nouvelle ville. La visée sociale et hygiéniste de l'opération se double d'un objectif économique : la Compagnie souhaite étendre la ville, avec l'aval du gouvernement égyptien, sur des terrains concédés et initialement réservés aux seuls établissements utiles au fonctionnement du canal[40]. En 1920, à l'issue d'une longue négociation, la compagnie obtient un statut spécial pour ses futures constructions : elles seront « assimilées aux matériel et approvisionnements repris par le gouvernement, à l'expiration de la concession, soit à l'amiable, soit à dire d'experts »[41], alors que les traités précédents faisaient revenir à l'Égypte, sans aucune indemnité, tout le patrimoine bâti sur les terrains concédés. Elle parvient aussi à renégocier le statut des terrains qui passent du « Domaine particulier » au « Domaine Commun ». Les Britanniques, qui exercent leur tutelle sur le gouvernement égyptien, jugent le plan « quelque peu coûteux », et obtiennent une réduction de « la superficie de terrain désignée pour les rues et places publiques » de façon à « obtenir la plus grande superficie de terrain possible pour en disposer, par vente ou par bail, afin de nous assurer que le produit de ces ventes et baux couvre les premières dépenses »[42] (fig. 2).

Ultime concession de la Compagnie, la cité est baptisée en 1926 « Port-Fouad » en hommage au roi d'Égypte qui vient l'inaugurer, alors que le président Bonnet rêvait qu'elle portât le nom de « Port-Lesseps »[43] ! Forte des nouveaux accords qu'elle a pu obtenir pour le rachat futur de son patrimoine, la Compagnie crée aussi, en 1927, un lotissement paysager sur son Domaine particulier d'Ismaïlia au lieu-dit « Bois des fontaines » ; celui-ci est exclusivement constitué de villas destinées au logement des employés européens.

38. CUCMS 3612 : Lettre d'Edgar Bonnet, administrateur directeur, à l'agent supérieur, 17 septembre 1919.
39. CUCMS 0096 : Procès-verbal de la réunion des 9-10 novembre 1920.
40. CUCMS 0096 : Lettre du comte de Sérionne, agent supérieur, au conseiller financier, 26 novembre 1919.
41. CUCMS 0060 : Rapport, septembre 1949, et CUCMS 1260 : Accord des 10-14 février 1920.
42. CUCMS 3612 : Lettre de Sir Clayton au comte de Serionne, 17 mars 1921.
43. CUCMS 3612 : Lettre d'Edgar Bonnet, administrateur directeur, à l'agent supérieur, 15 novembre 1919.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

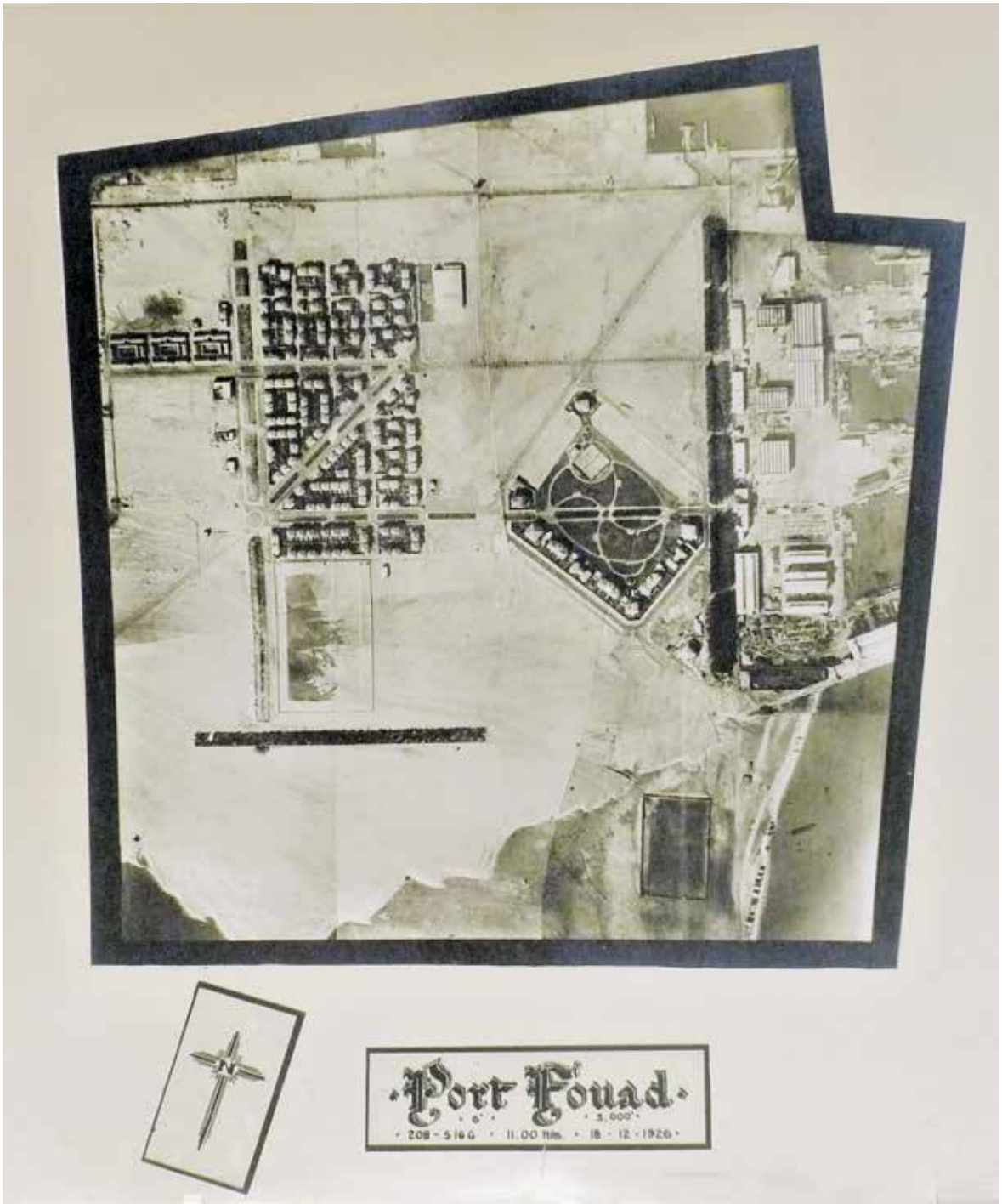


Fig. 2. Vue aérienne, Port-Fouad, 1926. Roubaix, Archives nationales du monde du travail, fonds CUCMS.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Construire pour l'Égypte (1945-1950)

Avec l'affirmation de l'État égyptien engagée dès les années 1930, la position de la Compagnie, symbole de l'impérialisme européen, est fragilisée. En 1947, alors que la fin de la concession approche, la Compagnie est tenue de se soumettre à une nouvelle loi égyptienne (loi n° 138) qui impose aux entreprises étrangères l'égyptianisation de leur capital et de leur personnel selon des quotas précis : 90 % des postes d'ouvriers sont ainsi réservés aux Égyptiens. Dans un contexte d'hostilité croissante, la Compagnie adopte « une politique de communication offensive » visant à « présenter aux Égyptiens la contribution de l'entreprise au développement du pays, comme une présence bienfaitrice et non plus comme un agent colonisateur »[44]. Le lancement d'un nouveau programme de construction de logements à destination des ouvriers « indigènes »[45] et des pilotes du canal, d'équipements de loisirs pour toutes ses catégories de salariés, et l'ouverture de ses jardins aux habitants des villes, participent de l'action de revalorisation de l'image de la Compagnie auprès de l'Égypte. Ces programmes d'après-guerre s'accompagnent aussi du renouvellement des personnels du bureau d'architecture où sont recrutés quatre jeunes architectes de nationalité égyptienne (voir *infra*).

Toutefois, comme le souligne Caroline Piquet, « les soutiens de la Compagnie demeurent incertains, tandis que le gouvernement égyptien renforce son contrôle sur l'entreprise » et celle-ci est, dès le début des années 1950, « contrainte d'envisager sérieusement son avenir sans le canal » et par là même, de repenser sa stratégie financière. La Compagnie, consciente que la concession ne sera pas renouvelée, adopte une nouvelle stratégie immobilière qui vise à limiter les investissements sur le territoire égyptien où elle craint que la valeur de son patrimoine ne soit sous-évaluée par les experts égyptiens à l'expiration de la concession. Il devient alors « préférable d'adopter la solution de la location en bloc à une société immobilière »[46]. Ainsi en 1951, à Port-Saïd, la Compagnie réserve 18 appartements pour loger ses employés dans le nouvel immeuble de rapport en construction le long du quai Sultan Hussein par la société des transports océaniques[47]. À Ismaïlia, à partir de 1952, elle loue plusieurs villas à des particuliers pour y héberger ses employés puis, en mai 1956, le service technique propose de confier la construction d'un immeuble de 30 logements à la Société Al-Chams et de lui louer l'immeuble jusqu'à la fin de la concession[48]. Paradoxalement, alors que le bureau d'architecture n'a jamais compté autant d'architectes, la production des années 1950 est quasi nulle.

La Compagnie s'interroge aussi sur le statut des logements construits avant 1920, c'est-à-dire ceux qui ne font pas partie du régime dérogatoire et doivent être remis gratuitement à l'Égypte, et craint que « dans le climat juridique actuel, les prétoires égyptiens lui soient défavorables ». Les Britanniques, qui, lors de la négociation de l'accord de 1920, avaient plus ou moins tacitement

44. Piquet, 2007, p. 109.
45. CUCMS 3187 : Comité de direction, 24 novembre 1947.
46. CUCMS 3139 : Comité de direction, 29 mai 1956.
47. Le projet est dû aux architectes français Pierre et Paul Glénat, associés à l'architecte égyptien Ahmed Fouad.
48. CUCMS 3139 : Proposition du 28 mai 1956 du chef du service technique au Comité de direction.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

reconnu l'effet rétroactif de la mesure sur les constructions plus anciennes, n'ont, dans les années 1950, plus aucun pouvoir au sein du gouvernement.

En août 1952, le Compagnie dresse un inventaire précis de ses immeubles et les classe en quatre catégories[49] : catégorie A. immeubles en lien direct avec l'exploitation du canal qui doivent revenir gratuitement au gouvernement égyptien : ateliers, capitainerie, bureaux du transit, usine des eaux, gares le long du canal et biens situés sur tous les quais, perrés, etc., du canal ; catégorie B. immeubles construits sur le domaine de la concession mais qui appartiennent en propre à la Compagnie : écoles, hôpitaux, dispensaires et établissements religieux ; catégorie C. bâtiments d'habitation, en distinguant ceux construits avant et après 1920 ; catégorie D. bâtiments construits ou achetés par la Compagnie et dont le terrain est aussi propriété de l'entreprise.

Un an plus tard, la Compagnie est officiellement invitée à remettre au gouvernement la liste de ses biens afin que ce dernier puisse réunir le capital nécessaire à leur rachat d'ici la fin de la concession. La somme est alors estimée par la Compagnie à 5,5 millions de livres égyptiennes (LE) pour les bâtiments et, au total, avec le matériel et l'approvisionnement, à environ 17 millions de LE[50]. Bien consciente de sa position précaire comme l'attestent les articles de presse conservés dans ses archives, tel un article du journal *Akhbar el-Yom* du 5 juillet 1954 qui évoque les préparatifs du gouvernement pour prendre consignation du canal, la Compagnie se dérobe pourtant jusqu'en 1955, de peur « de figer le montant du rachat » qui ne devait officiellement avoir lieu que 13 ans plus tard[51].

Après sa nationalisation en 1956, la Compagnie est pourtant contrainte d'entamer prématurément les négociations sur son indemnisation. En 1958, un accord est conclu : la Compagnie « abandonnait ses biens meubles et immeubles en Égypte d'une valeur d'environ 30 millions de livres ainsi que ses droits et actifs concessionnels. Elle recevait en contrepartie 28,3 millions (…) »[52]. En dépit de la chute du cours de la livre égyptienne après 1956, l'indemnisation s'avéra donc être une bonne affaire pour l'entreprise !

Formes et styles

L'ampleur des réalisations de l'entreprise dans l'isthme se mesure aisément en comparant la toute première description typologique des constructions de la Compagnie, publiée à la fin des années 1860 par Léon Monteil dans son ouvrage *Percement de l'isthme de Suez*, et qui recouvre

49. Classement modifié en 1954. Voir CUCMS 1260 : Lettre du directeur général au chef du service administratif, 31 mai 1954, Inventaire des bâtiments de la Compagnie.

50. Le cours de la livre égyptienne est alors aligné sur celui de la livre sterling.

51. CUCMS 1260 : Note [confidentielle] sur le rachat des actifs de la Compagnie du canal en fin de concession, 9 février 1955.

52. Focsaneaunu, 1959, p. 192. Le montant m'a été confirmé par M. Jean-Paul Calon, l'un des avocats de la Compagnie, lors d'un entretien téléphonique en 2012. L'indemnité a été forfaitaire, sans prise en compte des statuts divers des biens, et a été versée par l'Égypte en quatre fois.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

une centaine de bâtiments[53], à l'inventaire détaillé des propriétés de la Compagnie, établi en 1953 à la demande du commissaire du gouvernement[54] qui répertorie plus de 1 000 constructions. Celles-ci comptent près de 1 500 logements, dont environ un tiers (560) pour les employés et les cadres et deux tiers pour les ouvriers (900), ainsi qu'une trentaine d'équipements[55].

Parmi ces derniers, sont répertoriés les équipements liés aux activités de l'entreprise, comprenant bureaux administratifs, techniques et ateliers, et ceux destinés à son personnel ou plus largement à la population. Ils sont de quatre types : équipements de santé, d'enseignement, de loisirs et du culte. La Compagnie subventionnait aussi la construction d'équipements communautaires. Les bâtiments cultuels ainsi que les écoles dont elle a facilité l'implantation, soit en cédant gratuitement le terrain, soit en octroyant une subvention ou finançant l'intégralité de la construction, appartenaient pour la plupart aux différentes communautés religieuses établies sur place. En 1953, la Compagnie ne possède que quatre édifices du culte : l'église de Port-Tawfiq (1888), le temple protestant d'Ismaïlia (1924), la chapelle de l'hôpital Saint-Vincent-de-Paul à Ismaïlia (1928), la chapelle de Kantara (1950), et quatre écoles : une à Port-Tawfiq (1896, 1935 et 1951), deux à Ismaïlia (1911 et 1950) et une à Port-Fouad (1924). Dans le domaine de la santé, la Compagnie, après avoir financé pendant la durée des travaux des services médicaux dans chacune des villes, avait ensuite revendu ses hôpitaux au gouvernement égyptien. Elle fit cependant construire en 1885 à Ismaïlia l'hôpital Saint-Vincent-de-Paul, réservé prioritairement à son personnel, puis des dispensaires à Ismaïlia et Port-Tawfiq (1896) à Port-Saïd (1935), ainsi qu'une clinique à Ismaïlia (1951), tous ouverts à la population. On peut aussi ajouter les cercles et les coopératives dans chacune des trois villes, et divers équipements sportifs et de loisirs : stade de Port-Fouad (1930), centre nautique d'Ismaïlia (1952), bains de Port-Fouad et Port-Tawfiq. La Compagnie est également propriétaire à Port-Fouad du bâtiment construit en 1934 pour abriter la Maison de ville puis, à partir de 1949, la Délégation du tribunal mixte de Mansourah.

Ces édifices, dont la construction s'est échelonnée sur près d'un siècle, présentent une grande variété de formes et de styles. Trois grandes phases stylistiques peuvent être dégagées. La première, éphémère puisqu'elle ne dure guère au-delà des années 1870, donne toutefois le ton des styles à venir ; elle se caractérise par sa décontextualisation, privilégiant l'importation des formes, des techniques et des matériaux. La deuxième, qui perdure jusque dans les années 1930, s'affranchit encore des influences locales. Bien qu'utilisant des matériaux (briques, tuiles, pierre) en grande partie produits en Égypte, les architectures de cette longue période sont en effet sourdes

53. CUCMS 3139 : Rapport, décembre 1944. En 1865, la Compagnie possédait « 110 maisons et un certain nombre de gourbis d'habitation ».

54. CUCMS 1260 : Renseignements demandés par le commissaire du Gouvernement, 3 décembre 1953, liste des bâtiments de la Compagnie de Suez. Sur les 900 logements ouvriers, 644 ont été construits entre 1919 et 1939.

55. CUCMS 3139 : Comité de direction 29 mai 1956. Comparé à celui des grandes sociétés minières françaises, le nombre de logements de la Compagnie est relativement faible mais il est à mettre en rapport avec le nombre d'ouvriers et d'employés. Entre 1859 et 1956, l'effectif des ouvriers « inscrits » est resté relativement stable, soit environ 2 500. Quant aux employés, en 1956, ils sont environ 800.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

à tous les courants stylistiques qui pénètrent l'Égypte au tournant du siècle (néoclassicisme, éclectisme, régionalisme arabisant, etc.). À partir du milieu des années 1930 et jusqu'en 1956, les constructions de la Compagnie sont en revanche plus en phase avec la production locale et leur style Art déco méditerranéen se différencie alors peu de celui des constructions contemporaines réalisées dans les nouveaux lotissements urbains d'Alexandrie ou du Caire.

Des architectures éphémères (1858-1869)

Les premières constructions de l'isthme, qui ont toutes un caractère provisoire, sont destinées à loger la main-d'œuvre et le personnel d'encadrement dans les campements répartis le long du tracé du futur canal, à assurer le stockage des denrées et à abriter des équipements sanitaires et communautaires (cantines, hôpitaux ou infirmeries, chapelles, mosquées)[56]. En 1858, un an avant le début du chantier, la Compagnie lance un appel d'offre pour la fourniture de « chalets ouvriers »[57]. L'adjudicataire du marché, l'entreprise Fréret de Fécamp (Normandie), spécialisée dans la construction de pavillons de villégiature en bois, livre entre 1859 et 1860 « 9 maisons mobiles longues de 24 m larges de 10 m et hautes de 4 m destinées au logement des ouvriers indigènes moyennant le prix de 6 000 francs ; 4 pavillons de 5 m sur 5 m à 1 200 francs chaque, pour le logement des ouvriers européens et 11 chalets de 10 000 francs pour le logement d'employés »[58]. Les constructions, livrées démontées depuis le port de Fécamp vers celui d'Alexandrie, sont installées à Port-Saïd et à Ismaïlia. Celle qu'occupait Ferdinand de Lesseps lors de ses séjours dans l'isthme est toujours conservée à Ismaïlia.

L'importation de ces chalets s'avère vite trop coûteuse et la Compagnie envisage d'autres formes de constructions, notamment pour ses ouvriers. Si la plupart des manœuvres égyptiens sont finalement logés dans des constructions de fortune qualifiées indistinctement de « huttes » ou de « gourbis », à partir de 1860, d'autres types de logements sont spécialement « destinés aux ouvriers français, italiens et autrichiens » tandis que « par raison d'économie, un nouveau type fut adopté pour loger les ouvriers grecs, monténégrins, etc. Il consistait en une longue caserne »[59]. L'objectif de l'entreprise est alors « d'installer des habitations économiques (…) en évitant l'emploi de matériaux d'Europe qui indépendamment de leur prix offraient de grandes difficultés pour leur débarquement, en simplifiant l'exécution et en n'employant que des ouvriers ordinaires[60]. » Les murs et les cloisons sont en pans de bois, la toiture en charpente s'appuie sur des fermettes et sur les cloisons intérieures (fig. 3). Les murs sont recouverts de roseaux avec lesquels on fabrique des nattes. Posées à l'extérieur et à l'intérieur, ces nattes reçoivent un crépissage en mortier de chaux grasse. La couverture est aussi en nattes de roseau. La chaux est produite à partir des carrières du Mex (près d'Alexandrie), tandis que « les bois, provenant

56. Montel, 1998, p. 183-200.
57. Piaton, 2012, p. 96.
58. http://www.duboysfresney.fr/index.php?page=docu010A. Pour le chalet de Lesseps, voir Frémaux, 2008, p. 98-103.
59. Monteil, s.d., p. 58.
60. Monteil, s.d., p. 58.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

du Danube, étaient arrivés en deux immenses radeaux remorqués chacun par un navire ». Les constructions de Port-Saïd implantées sur des zones inondables reposent sur des pilotis, qui sont remplacés, au fur et à mesure de l'assèchement des terrains, par des fondations en béton et un soubassement en briques cuites provenant notamment des ruines de Tinnīs[61].

Aux côtés de ces modestes constructions en bois, figurent une série de bâtiments en dur édifiés pour la plupart à Ismaïlia à partir de 1863 : maisons situées aux angles de la place Champollion ; villas de l'ingénieur en chef, du chef du transit et du gouverneur de l'isthme, bureaux de la Compagnie et palais du khédive le long du canal d'eau douce, chalet du khédive le long du canal maritime. Ces constructions modestes, à l'exception du palais, représentent une des variantes du « bungalow » qui se diffusent dès le XVIII^e siècle dans les empires coloniaux français et britannique[62]. Elles se caractérisent par un volume central à un ou deux niveaux, de style néoclassique avec un décor limité aux encadrements des baies et aux bandeaux de corniche, auquel est systématiquement adjoint une véranda ou galerie en bois pourvue de lambrequins et garde-corps ouvragés (fig. 1). Dans les constructions de la fin des années 1860, on emploie aussi des briques pour réaliser des garde-corps ajourés comme ceux des terrasses des « maisons pour les fonctionnaires égyptiens », du chalet du khédive ou bien encore de la première gare d'Ismaïlia (1867).

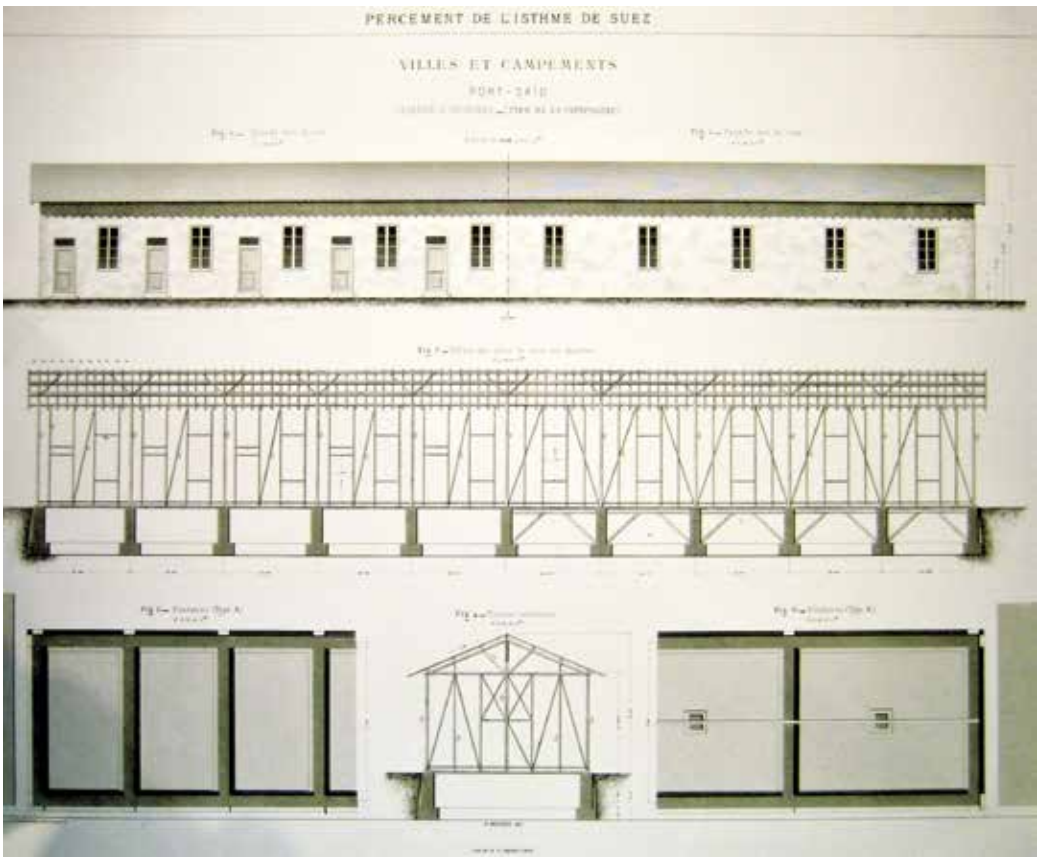


Fig. 3. Caserne d'ouvriers, Port-Saïd, v. 1860. Extrait de l'ouvrage de L. Monteil.

61. Site archéologique situé à quelques kilomètres au sud de Port-Saïd.
62. King, 1986.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net



Fig. 4. Palais du Khédive, Ismaïlia, 1869. Fabricius pacha architecte. ANMT, fonds CUCMS, Album Arnoux.

À l'exception des baraques en bois des ouvriers, ces constructions puisent abondamment dans le répertoire décoratif des premières architectures de la villégiature, qui se sont développées à partir des années 1820 dans les stations thermales et balnéaires[63]. Comme elles, les premières architectures de l'isthme sont influencées par le style néoclassique, représenté par le palais que fait construire le khédive pour recevoir ses hôtes aux fêtes d'inauguration du canal (fig. 4). Elles le sont surtout par un style élaboré en Europe à partir d'emprunts aux architectures des pays colonisés ou situés le long des routes coloniales, puis diffusé sur tous les continents et que certains historiens qualifient aujourd'hui de « colonial »[64]. Le chalet du khédive et les bureaux

63. Pour une vision d'ensemble de l'architecture de la villégiature des bords de mer, voir Toulier, 2010 et pour l'architecture des stations thermales, voir Toulier, 2002.
64. Il est difficile de nommer ce style qui croise de multiples références. Voir Volait, 2005, p. 115.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

de la Compagnie sont particulièrement imprégnés par ce style qui associe à un corps de bâtiment en maçonnerie de facture classique, une véranda en bois de l'Inde décorée d'arabesques ou de motifs géométriques d'Extrême-Orient.

Bien que la plupart de ces constructions n'aient eu qu'une existence éphémère – souvent mal construites, elles sont presque toutes démolies avant la fin du XIX^e siècle –, leurs références stylistiques vont camper, jusque dans les années 1930, le style très particulier des constructions de la Compagnie et, par extension, celui de l'ensemble des constructions des villes de l'isthme[65].

Logement des cadres et équipements : les vicissitudes de la véranda de bois (1870-1930)

L'ouvrage de Léon de Vesly publié en 1877, *L'architecture pittoresque au XIX^e siècle*[66], dont étaient dotés les services techniques de la Compagnie, semble avoir été, jusqu'à la fin des années 1920, une source essentielle pour la composition des décors des maisons des cadres. Motifs de garde-corps, dessins de modénatures, polychromie sont en effet largement puisés dans le répertoire décoratif pittoresque. Aucun des modèles de villas présentés, qui en général associent des volumes complexes, ne fut en revanche reproduit dans l'isthme. Les maisons des « employés supérieurs » édifiées de la fin du XIX^e siècle au début des années 1910 se conforment toutes à un seul modèle, dont l'archétype est la villa du chef du Transit édifiée en 1888 sur le terre-plein des bureaux à Port-Saïd (fig. 5). La construction, qui compte dix pièces réparties sur deux niveaux, est constituée d'un volume rectangulaire en maçonnerie entouré d'une véranda en bois qui se déploie sur toute sa hauteur et ses quatre côtés. Elle s'inscrit pleinement dans la filiation des premiers chalets et bungalows de la villégiature. Son architecte, Charles Marette, a d'ailleurs travaillé à Fécamp pour le compte d'un riche homme d'affaires pour lequel il a dessiné un lotissement en 1883 et construit des villas. Si l'on excepte ses matériaux, elle peut aussi être comparée à de nombreuses maisons de maître de la même période édifiées sur d'autres territoires coloniaux, ou même encore au chalet de l'Empereur construit en 1863 à Vichy[67]. La véranda joue un double rôle : elle permet de garder à l'ombre les murs de façade et constitue l'espace de distribution des pièces. Les douze villas pour employés construites en 1907 dans le petit lotissement situé le long du quai du canal d'eau douce à Ismaïlia présentent ces mêmes dispositions. Elles ne se différencient que par la taille du volume central en maçonnerie et par le décor plus ou moins élaboré des garde-corps et des poteaux[68].

65. Piaton, 2015.

66. Léon de Vesly, *L'architecture pittoresque au XIX^e siècle, recueil de villas, pavillons, écuries, kiosques, volières, parcs & jardins*, A. Lévy éditeur, Paris, 1877. L'ouvrage est aujourd'hui conservé dans la bibliothèque de la *Suez Canal Authority* à Ismaïlia.

67. Voir par exemple la maison Zevallos et la maison Pagès (Musée Saint-John Perse) en Guadeloupe, le pavillon Bougenot en Martinique, tous en structure métallique : cf. Charlery, 2012. Pour les réalisations en Afrique de l'Ouest : Sénégal, Congo, etc., voir *Architecture coloniale et patrimoine*, 2005 et 2006. Pour les chalets de l'Empereur, voir la base Mérimée du ministère de la Culture.

68. CUCMS 3139. Elles sont de trois types : grande (9 pièces), moyenne (7 pièces), petite (5 pièces).

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

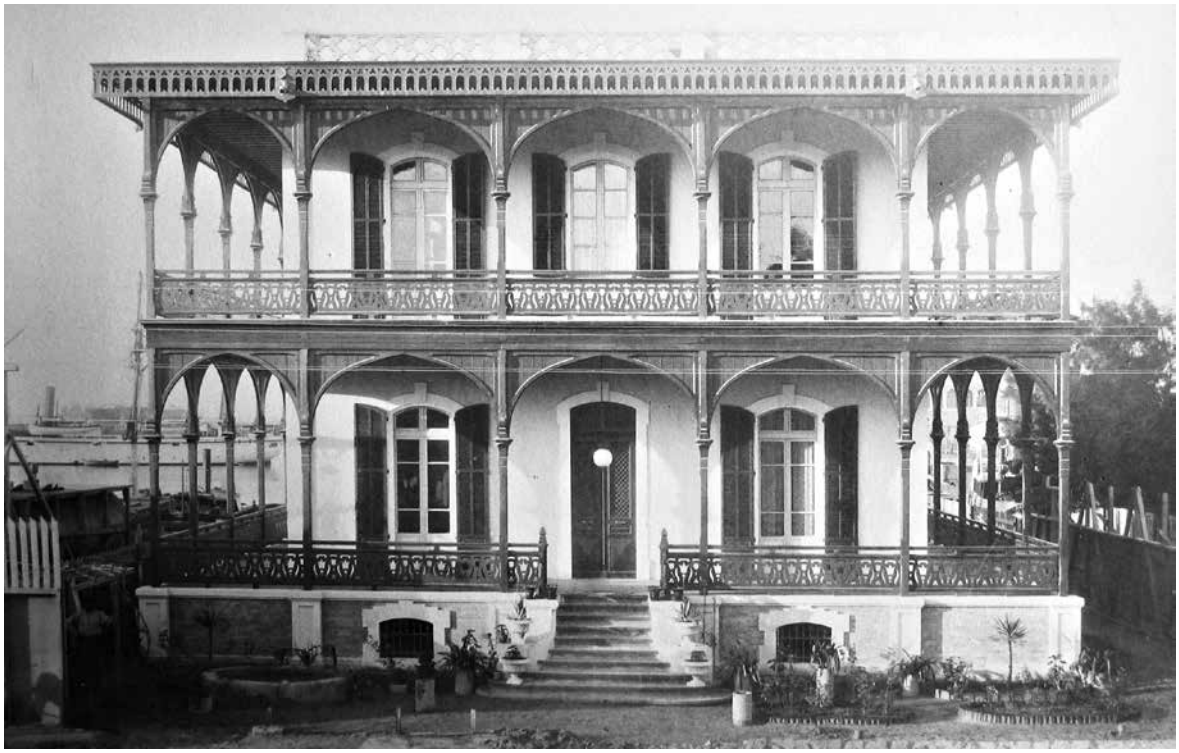


Fig. 5. Villa du chef du transit, Port-Saïd, 1890, Charles Marette, architecte, ANMT, fonds CUCMS.

Ces maisons sont encore jugées trop coûteuses par la direction, d'une part à la construction, parce que celle-ci requiert une grande quantité de bois qu'il faut importer, d'autre part à l'entretien, car le bois des vérandas doit être repeint en permanence et les façades régulièrement ravalées. Ainsi, en 1912, lorsque la Compagnie se lance dans la réalisation d'une nouvelle série de logements pour employés à Port-Tawfiq et Ismaïlia, elle cherche à optimiser le coût de la construction. Dans une lettre au directeur général de la Compagnie, l'agent supérieur adjoint, Paul Doyen qui avait été précédemment ingénieur aux Domaines, explique que « le type de maisons à vérandahs (sic) sur quatre faces n'existe, en Égypte, que dans les villes de l'isthme, et elles sont construites presque exclusivement par notre Compagnie. Ce genre de construction ne répond donc pas à une nécessité du climat[69]. » Il signale ensuite les nombreuses demandes des locataires souhaitant fermer les vérandas par des cloisons en partie vitrées et conclut : « À quoi bon entourer nos bâtiments de dispendieuses vérandahs (sic) dont personne ne se soucie. » S'appuyant sur la nouvelle conception des habitations qui disposent de distribution intérieure, il préconise de limiter les vérandas aux façades sud et ouest et de favoriser l'aération des pièces ainsi que les plantations qui mettent les murs à l'abri des rayons du soleil. Le deuxième élément susceptible de réduire les coûts de construction et d'entretien est, selon lui, la nature des revêtements de façade. Le rapport préconise donc que, « dans la mesure du possible, les maisons doivent être construites sans enduits, ni peintures, ni bois extérieurs ».

69. CUCMS 3139 : Lettre de l'agent supérieur adjoint, Doyen, au directeur de la Compagnie, 4 octobre 1912.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Ces prescriptions sont adoptées dès 1913 par Paul Albert, le chef du bureau d'architecture, lequel propose un nouveau modèle de maisons pour employés comprenant quatre logements, réalisées en brique apparentes avec vérandas d'angle en béton et balustres en ciment. Deux maisons de ce type sont construites en 1914 sur la place Champollion au centre d'Ismaïlia (fig. 6) et le long du quai du canal à Port-Tawfiq, puis une nouvelle série de neuf maisons, présentant quelques variantes (ajout de balcons), sont édifiés en 1919-1920 le long du quai du canal d'eau douce à Ismaïlia.

À partir de 1920, le bureau d'architecture élabore toutefois un nouveau répertoire décoratif et de nouvelles typologies qui renouent avec la tradition des longues et profondes vérandas, et renforcent la polychromie des façades. Les vérandas ont alors des planchers en béton et une toiture en tuiles. Au rez-de-chaussée, elles présentent de forts piliers et garde-corps en briques, souvent bicolores, et aux étages de fins poteaux jumelés et garde-corps de bois (ou béton). Les chaînes d'angle, les corniches ainsi que les encadrements de baies sont aussi réalisés en briques apparentes également bicolores ; les toitures débordantes sont portées par des consoles de brique ou de bois. Ce nouveau vocabulaire architectural est mis en œuvre pour la première fois dans plusieurs bâtiments d'envergure construits en 1923-1924 : deux immeubles de logements pour les employés à Port-Saïd[70], les nouveaux bureaux techniques de Port-Tawfiq et la maternité de l'hôpital Saint-Vincent. Il est aussi utilisé dans la première esquisse du projet de Maison de ville de Port-Fouad.

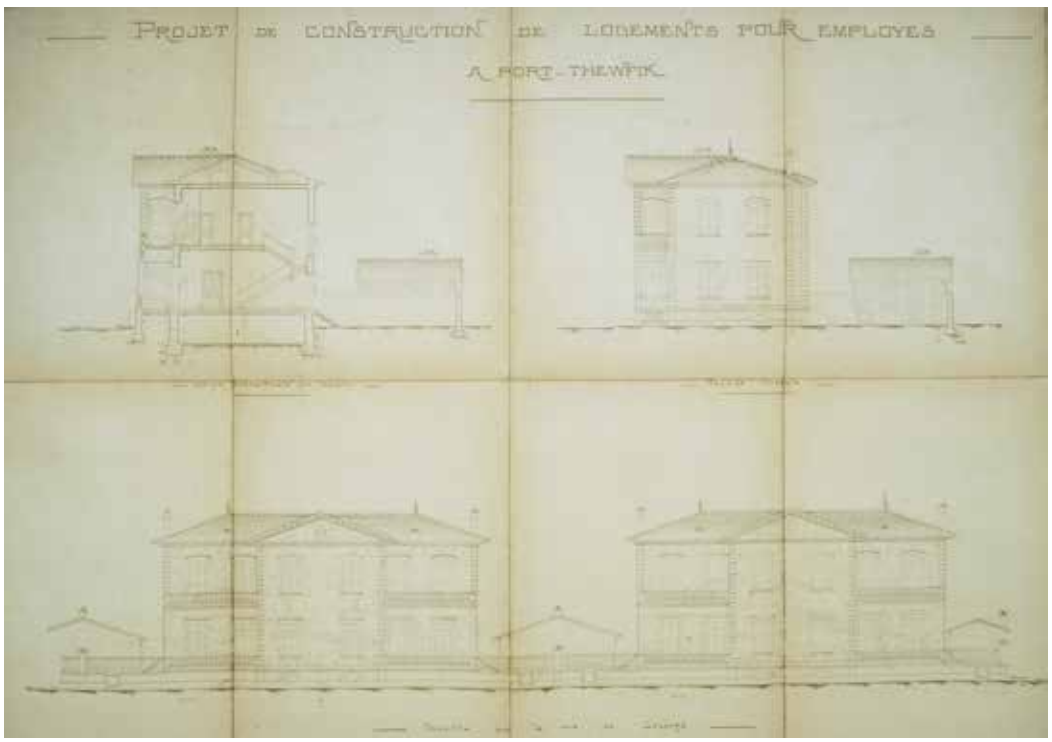


Fig. 6. Logement pour employés, 1913, Paul Albert architecte. ANMT, fonds CUCMS.

70. Ce projet d'immeuble collectif de 3 étages regroupant 16 logements est exceptionnel, la Compagnie ayant toujours favorisé les constructions de logements isolés ou jumelés pour ces employés. L'expérience ne sera d'ailleurs renouvelée qu'une seule fois, après la Seconde Guerre mondiale à Port-Tawfiq.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

En s'appuyant sur ce même vocabulaire, Paul Albert dessine une série de villas pour employés édifiées entre 1924 et 1929 à Port-Fouad, puis en 1927, dans le nouveau lotissement créé à l'extrémité est d'Ismaïlia et enfin, en 1932, autour de la nouvelle place de Port-Tawfiq. La série compte une dizaine de types caractérisés par une lettre (type A, B, C, etc.)[71] : maison simple ou jumelée, avec ou sans étage, avec des logements de 4 à 8 pièces, non compris la cuisine. Pour un « employé moyen, chargé de famille », le logement compte 6 pièces et couvre « une surface de 272 m² dont 107 pour les vérandas ». Cette série typologique est la plus représentée dans les trois villes ; elle comprend 260 logements, soit près de la moitié des logements d'employés. À l'image de la villa de l'ingénieur en chef adjoint construite au cœur du nouveau lotissement d'Ismaïlia, les façades de ces nouvelles maisons s'inscrivent pleinement dans la filiation de celles des villas de la fin du XIX^e siècle (fig. 7).

À l'instar des bureaux de Port-Fouad et de la maternité d'Ismaïlia, construits en 1923-1924, une grande partie des équipements édifiés par la Compagnie au XIX^e siècle a recours à la véranda périphérique qui constitue le mode de distribution privilégié. Expérimentée dès 1863, dans le projet des bureaux administratifs d'Ismaïlia, elle est aussi utilisée en 1885 pour concevoir les trois premiers pavillons de l'hôpital Saint-Vincent dans la même ville, évoquant l'architecture des hôpitaux construits aussi bien par les Britanniques que les Français en Extrême-Orient, en Polynésie ou bien encore dans la Caraïbe[72].

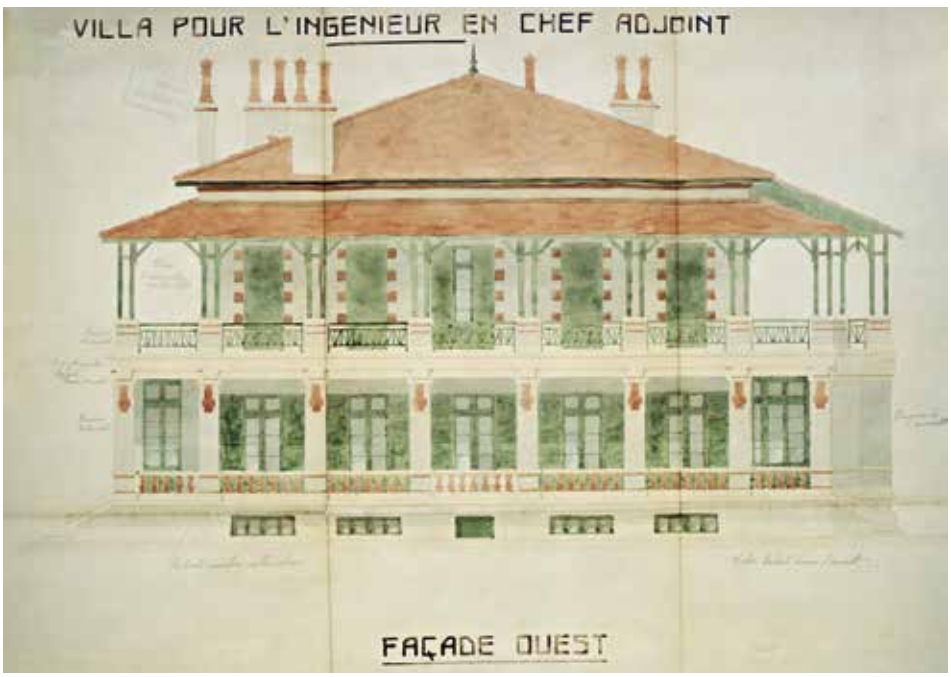


Fig. 7. Villa de l'ingénieur en chef adjoint, 1927, Paul Albert architecte. ANMT, fonds CUCMS.

71. Type A : logement 6 pièces, jumelé à étage ; type B : logement 6 pièces, isolé à étage ; type C : logement 5 pièces, isolé à étage ; Type F : logement 4 pièces, isolé rez-de-chaussée ; type G : logement 5 pièces, jumelé, rez-de-chaussée. Ces types peuvent aussi être combinés, il existe par exemple un type CF.
72. Voir par exemple l'hôpital naval de Saïgon construit en 1880 (aujourd'hui Nhi Dông 2 Grall, Ho Chi Minh-Ville), l'hôpital militaire de Papeete, l'hôpital militaire de Fort-de-France, etc.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

En 1890, la première esquisse proposée par Charles Marette pour les bureaux à construire à Port-Saïd présente elle aussi un long bâtiment de style néoclassique, avec pavillon central et pavillons d'angle, entièrement ceint d'une véranda en bois à deux niveaux. Trop coûteuse, cette dernière sera finalement remplacée par une galerie périphérique en ciment armé. Le dessin des arcs brisés et le couronnement des pavillons par des coupoles lui confèreront alors un style « orientaliste » discret. Les premiers bureaux de Port-Tawfiq (détruits pendant la guerre de 1967), dessinés par le même architecte en 1892, constituent le seul exemple de bâtiment de style néoclassique dont la galerie périphérique fut d'emblée conçue pour être réalisée en maçonnerie. La façade principale, rythmée par quatre pavillons à fronton cintré, est constituée d'une colonnade dorique sur deux niveaux qui n'est pas sans évoquer les constructions françaises des Indes, tel le bâtiment du gouvernement de Pondichéry construit un siècle plus tôt[73] (fig. 8).

Jusqu'à la fin des années 1930, l'architecture de prestige de la Compagnie, profondément imprégnée par le style des premières constructions coloniales du XIX^e^ siècle, est peu en phase avec les réalisations contemporaines égyptiennes qui, à l'image de celles du nouveau lotissement d'Héliopolis dans la banlieue du Caire, présentent une grande variété de formes puisées autant dans le vaste répertoire décoratif de l'architecture éclectique (« Beaux-Arts ») européenne que dans celui de l'architecture des monuments islamiques du Caire[74].



Fig. 8. Bureaux administratifs, Port-Tawfiq, 1892, Charles Marette architecte. Fonds CUCMS, Paris.

73. Meade, 2006, p. 41-43.
74. Van Loo & Bruwier, 2010 ; Volait, 2008.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Habitat ouvrier et ateliers : des modèles métropolitains (1870-1930)

Dans le domaine de l'architecture industrielle et du logement ouvrier, où les formes répondent strictement aux normes techniques et hygiénistes métropolitaines, les références stylistiques de la Compagnie sont encore plus explicites.

Les premiers programmes de construction de logements pour les ouvriers européens[75] sont lancés à la fin des années 1870, d'abord à Port-Tawfiq puis à Ismaïlia, pour remplacer les baraques en bois insalubres toujours habitées par des familles d'ouvriers et répondre aux inquiétudes des chefs de service, pour qui « la situation actuelle ne peut se prolonger sans que nous puissions éviter de nous voir taxés d'inhumanité envers notre personnel, reproche qui serait mérité et par trop contradictoire avec les traditions paternelles de notre Direction »[76].

La compagnie choisit d'édifier des « barreaux »[77] comme en Europe, mais leur imprime un caractère spécifique en les dotant d'une longue véranda. Les premiers bâtiments juxtaposent ainsi 10 logements de deux pièces prolongés par une cour à l'arrière. Le premier barreau de plain-pied est construit à Port-Tawfiq en 1876[78] ; trois autres, à un étage avec logements distribués par coursive, sont bâtis entre 1886-1889, puis six entre 1910 et 1916. À Ismaïlia, les deux premiers barreaux de plain-pied (7 et 9 logements pour les mécaniciens) sont construits en 1888 sur l'avenue Guichard, puis en 1890, le long du canal d'eau douce (8 logements) (fig. 9) et enfin en 1907, sur la rue Mokattam (12 logements). Les logements comptent alors deux ou quatre pièces. Bâtis en moellons de pierre enduits, les barreaux sont pourvus, côté rue, d'une galerie en bois continue décorée de lambrequins et qui se retourne sur les pignons. Les toits sont à deux longs pans terminés à leurs extrémités par des croupes et couverts de tuiles mécaniques importées de Marseille.

La création, après la Première Guerre mondiale, de la nouvelle ville sur la rive Asie du canal et le lancement d'un ambitieux programme de constructions conduisent cette fois la Compagnie à repenser le logement de l'ensemble des ouvriers et à adopter de nouvelles typologies : « Les habitations construites par la Compagnie autrefois en 1890, étaient très sommaires. Par contre, les maisons construites à partir de 1920 sont de type tout à fait moderne, bien adaptées au climat et présentant tout le confort nécessaire sous le climat d'Égypte. Elles ont été conçues par le bureau d'architecture de la Compagnie, sous l'impulsion de son chef M. Albert[79]. »

75. Les premiers logements pour ouvriers « indigènes » ne sont construits qu'à partir de 1919, voir *infra*.
76. CUCMS 3222 : Lettre de Thévenet, s/chef du service du Transit à Poilpré, chef du Domaine, 14 mai 1881.
77. « Barreau » est le terme utilisé dans le nord de la France pour décrire une barre de maisons accolées.
78. CUCMS 3226.
79. CUCMS 3139 : Rapport, décembre 1944, p. 10.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net



Fig. 9. Logements en barreau, Ismaïlia, v. 1890.
© Claudine Piaton, 2009.

La Compagnie mise sur la qualité architecturale des constructions qui permettra, notamment pour celles édifiées sur les terrains de la nouvelle ville (Port-Fouad), d'attirer les investisseurs privés : « On a voulu aussi, pour agrémenter les lotissements et créer de la diversité, adopter un assez grand nombre de types de logement pour les ouvriers européens. Toutefois, dans un but d'économie, un certain nombre de bâtiments comprennent plusieurs logements groupés[80]. » Les types de logement élaborés par le bureau d'architecture en 1919 s'appuient sur une enquête minutieuse des réalisations métropolitaines ; des contacts sont pris avec des sociétés minières françaises[81], et les constructions des mines de Dourges dans le Nord de la France retiennent particulièrement l'attention. Le bureau se dote d'ouvrages de référence : les planches de l'ouvrage de Gaston Lefol, *Petites constructions à loyers économiques et cités jardins*, publié par les éditions Massin en 1912, sont toujours conservées à Ismaïlia par la *Suez Canal Authority*.

Paul Albert conçoit trois types de logements : A (sans étage, 3 pièces), B (avec étage, 4 pièces), C (avec étage, 3 pièces) déclinés en sous-types : A^1, A^2, etc., selon les matériaux employés et la taille des pièces. Le type A est vite abandonné (seulement 5 logements construits) car il consomme trop d'espace tandis que les types les plus utilisés sont B^3 (directement inspiré d'un type des mines de Dourges) et C^4 (fig. 10). La variété provient du mode de regroupement des types sur les îlots ; des groupes de 2, 4, 6 ou 10 logements encadrent un cœur d'îlot occupé par des petits jardins privatifs d'environ 130 m^2.

80. CUCMS 3139 : Rapport, décembre 1944, p. 15.
81. CUCMS 3138 : Extrait d'une lettre de M. Virely, directeur des mines de Drocourt, 27 juillet 1914, dans laquelle il cite les réalisations de la Compagnie des mines de Dourges.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

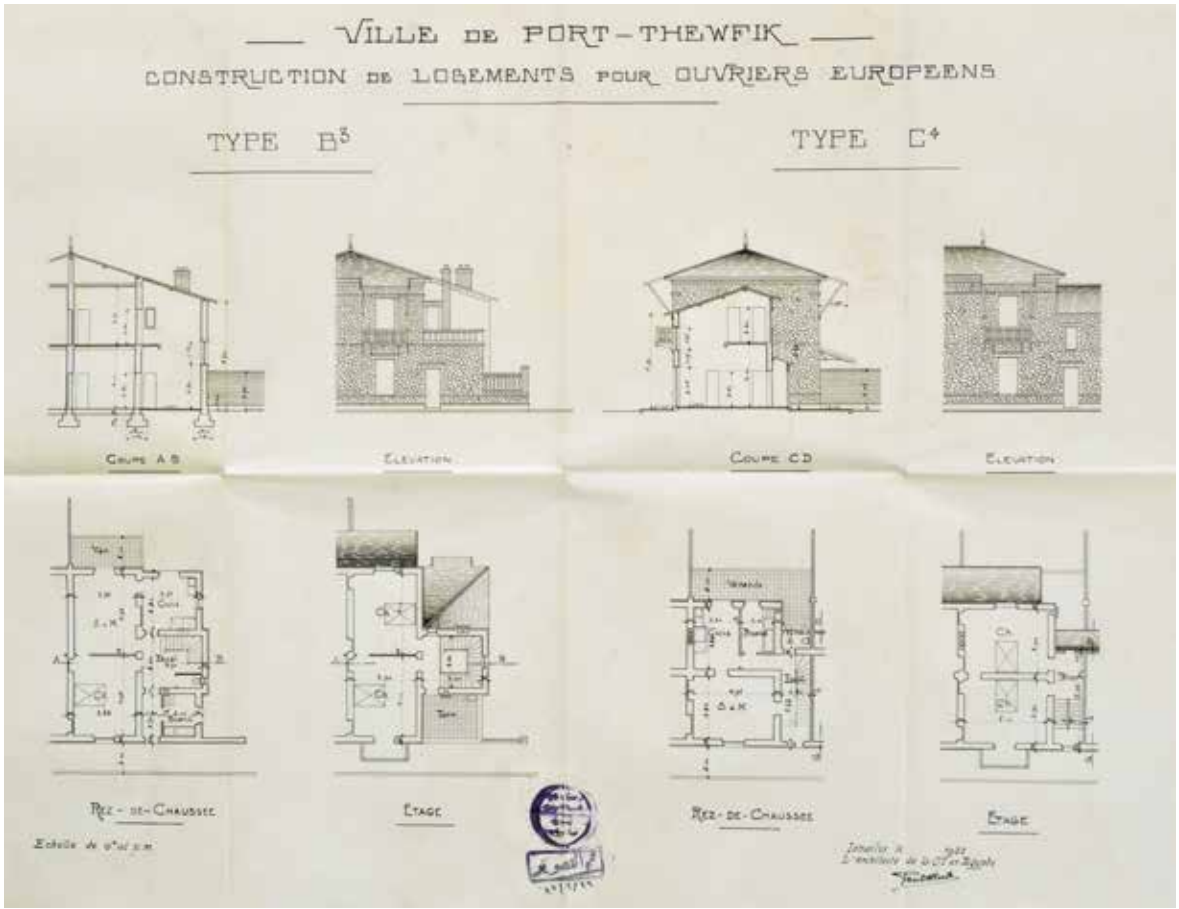




Fig. 10. Logements pour ouvriers européens, types B3 et C4, 1922, Paul Albert, architecte. Bureau d'architecture de la *Suez Canal Authority*, Ismaïlia. Photographie : Quartier ouvrier, Port-Tawfiq, v. 1925, Paul Albert architecte. Fonds CUCMS, Paris.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

« Un soin particulier a été apporté à la décoration des murs de façade (…). Les unes avec des maçonneries de moellons enduits au mortier coloré et décoration de briques cuites rouges, d'autres en brique de ciment avec décoration en briques colorées. Les murs des premières maisons construites en 1919 à Port-Fouad, étaient en moellons de pierre (…), provenant de la carrière de l'Attaka [massif montagneux qui domine la rade de Suez]. Ils avaient été laissés disponibles par la construction des jetées, mais lorsque ce stock de moellons a été épuisé, on a préféré adopter la brique de ciment comprimé[82]. » Ce type de façade en pierre apparente, nommé « appareillage rustique » ou « maçonnerie mosaïque », reste en revanche utilisé à Port-Tawfiq. Les références au style « colonial » incarné dans les réalisations précédentes par les longues vérandas ont en revanche disparu ; seuls des petits balcons en bois surmontés d'un auvent ou quelques garde-corps en brique ajourés rappellent les décors des premières constructions de l'isthme. Au total, entre 1920 et 1930, 421 logements sont construits à Port-Saïd/Port-Fouad et 130 à Port-Tawfiq.

Les programmes de logements ouvriers du tournant des années 1920 se distinguent aussi par l'émergence de nouvelles typologies destinées spécifiquement aux ouvriers égyptiens, appelés dans les documents de la Compagnie « ouvriers indigènes ». La forme des plans reflète le « mode de vie communautaire » des autochtones[83] qui sert surtout à justifier un modèle d'habitat dense, très économique. De même, pour « préserver du regard l'espace intérieur », on élève des façades sur rue quasi aveugles. En 1919-1920, la Compagnie propose deux types de logements. Dans le premier, le logement compte deux pièces, une cuisine, un WC et une cour ceinte de hauts murs. Les toitures, couvertes de tuiles de Marseille, sont débordantes pour former un auvent bordé d'un lambrequin. Les façades sont en « appareillage rustique ». Douze groupes de quatre logements sont construits en 1919 à Port-Saïd sur la rive Afrique, à la limite est du « quartier arabe »[84]. Le deuxième type, mis au point la même année, s'appuie sur un système constructif développé par une entreprise des Pays-Bas[85], qui construit à Port-Fouad trois groupes de 16 logements. Chaque groupe « forme une sorte de caravansérail avec grande cour intérieure commune sur laquelle donnent les logements »[86] et à laquelle on accède depuis la rue par un grand porche (fig. 11) rappelant le modèle de la « cité ouvrière indigène » réalisée entre 1907 et 1911 à Héliopolis (Le Caire), où la porte de l'îlot était fermée à la tombée de la nuit[87]. Chaque unité d'habitation (pièces + cour) couvre au total 79 m², soit une surface identique à celle proposée par l'*Heliopolis Oasis Company*[88].

82. CUCMS 3139 : Rapport, décembre 1944, p. 18.

83. Cette conception semble traverser toute la période coloniale, elle sous-tend encore les travaux des architectes actifs en Afrique du nord dans les années 1950, guidés selon Jean-Louis Cohen par une approche « populiste » de l'architecture. Cohen, 2004.

84. CUCMS 3153 : Devis descriptif et marché de travaux par les entrepreneurs alexandrins, Lanari et Dessberg, 1919.

85. Piaton, 2012, p. 97. Entreprise Bos.

86. CUCMS 3139 : Rapport, décembre 1944, p. 12.

87. Le Caire, Archives de l'*Heliopolis Oasis Company* : plan de la cité indigène. Voir Volait, 1991, n° 11.

88. Volait, 1991, fiche n° 13. Ce modèle est également utilisé quelques années plus tard pour réaliser des ensembles de logements pour les ouvriers agricoles des exploitations du Delta.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

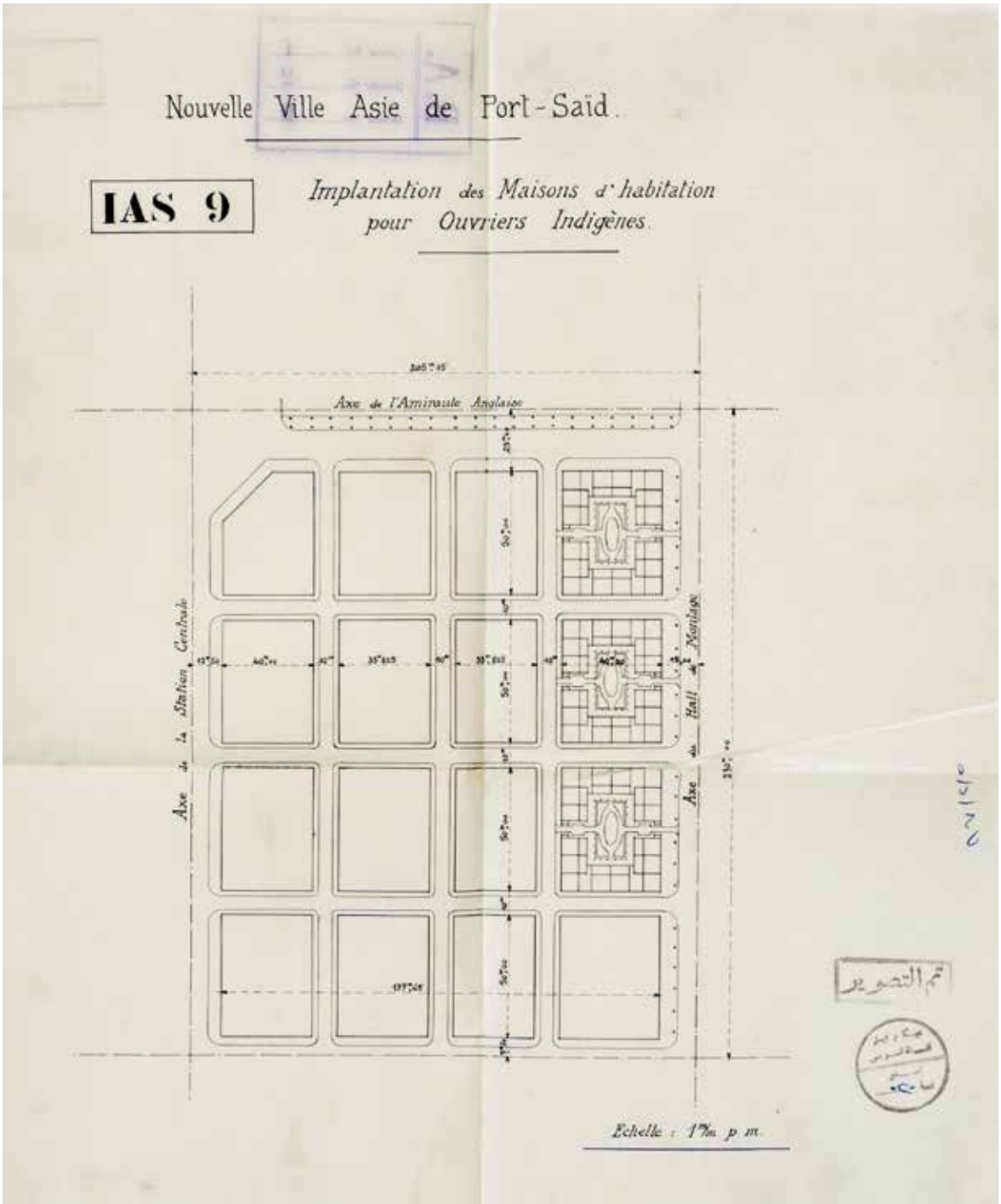


Fig. 11. Logements pour ouvriers indigènes, type Bos, Port-Fouad, 1920. Bureau d'architecture de la *Suez Canal Authority*, Ismaïlia.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net



Fig. 12. Ateliers avec structure béton Hennebique, Port-Saïd, v. 19xx(?). ANMT, fonds CUCMS.

Dans le domaine de la construction industrielle, l'entreprise calque aussi ses projets sur des réalisations contemporaines européennes. Pour concevoir les structures à grande portée des ateliers de Port-Saïd, en remplacement des constructions en bois des années 1860 devenues obsolètes, l'entreprise fait appel en 1911 à de grandes firmes européennes spécialisées dans la construction industrielle, d'abord en acier (Baume & Marpent) puis, à partir des années 1920, en béton armé (Maison Hennebique)[89] (fig. 12). Seul le calepinage des briques de remplissage est mis au point par Paul Albert, qui dessine aussi des éléments de décor en céramique moulé portant les initiales de la Compagnie. Les références aux modèles métropolitains sont directes et l'on peut facilement mettre en parallèle ces constructions avec de nombreux halls industriels contemporains, telle que l'usine des eaux de Colombes par l'entreprise Moisant-Laurent et Savey, dont les murs sont ornés de frises en terre cuite et de motifs losangés en briques polychromes, ou les halles et bâtiments réalisés autant en France qu'à l'étranger par l'entreprise Fives Cail Babcock.

Vers une architecture rationaliste méditerranéenne (1930-1956)

À partir des années 1930, les architectes de la Compagnie abandonnent progressivement les références aux modèles « coloniaux » du XIX^e^ siècle. Un des premiers exemples de cette évolution est le projet de « villa pour fonctionnaire » établi en 1927 par le service d'architecture. Si la toiture en tuile est toujours présente, les vérandas ont été remplacées par des loggias à arc en plein cintre caractéristiques d'un style régionaliste méditerranéen que l'ingénieur en chef qualifie d'ailleurs de « style provençal » (fig. 13).

89. Piaton, 2011.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

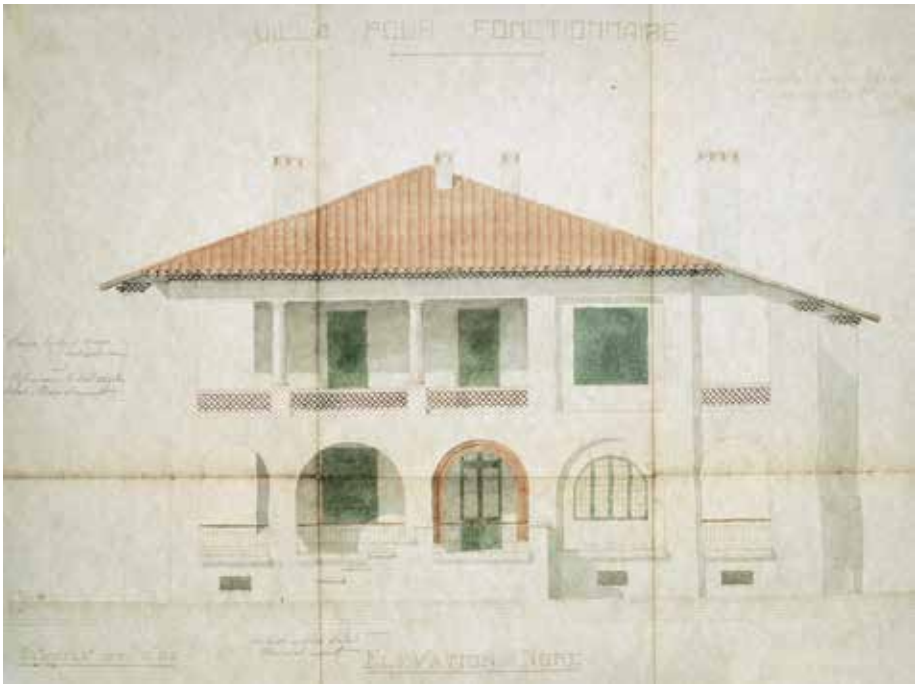


Fig. 13. Villa pour fonctionnaire, Paul Albert, 1927. ANMT, fonds CUCMS.

Le projet de Maison de ville de Port-Fouad marque quant à lui le passage d'un vocabulaire décoratif unique décliné pour tout type de construction à une recherche de langage plus adapté au lieu ou à la fonction des édifices. Ainsi, pour faire écho aux bureaux de l'entreprise situés sur l'autre rive du canal, et peut-être rendre hommage à Charles Jonnart, président sortant de la Compagnie, qui avait imposé le style néo-mauresque en Algérie, l'architecte Henri Rauby substitue au projet pittoresque de Paul Albert un bâtiment en style « arabe ». Ce dernier s'inscrit alors dans la lignée des projets maghrébins des années 1910-1920 conçus par des architectes de l'École des beaux-arts de Paris[90]. De même, le premier projet de dispensaire à Port-Saïd, élaboré en 1921 par Albert, est entièrement transformé par Rauby, qui propose dès 1931 un nouveau projet Art déco moderniste, finalement mis au point en 1935 (fig. 14). La rupture stylistique se perçoit aussi dans les projets d'équipement de loisirs et de sport : alors que le premier pavillon du club de tennis a la forme d'une maison néo-normande et les premiers bains de mer celle des chalets des côtes atlantiques, c'est assez naturellement le « style paquebot » qui est retenu en 1933 pour l'avant-projet des bains à Port-Tawfiq. Ce renouveau des années 1930 touche aussi les équipements scolaires : la nouvelle école des Frères à Port-Tawfiq (1934) présente des garde-corps en béton ajourés à la manière des célèbres claustras des frères Perret, le rythme horizontal des baies est souligné par un appareil en brique apparente, les toitures sont en terrasse (fig. 15). Les formes nouvelles de l'Art déco européen et de l'architecture rationaliste italienne se diffusent partout dans l'isthme : les vérandas et les galeries sont définitivement

90. Crosnier Leconte, 2009, p. 63-64. Rauby n'est pourtant pas issu des Beaux-Arts mais de l'École spéciale des travaux publics, section bâtiment.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

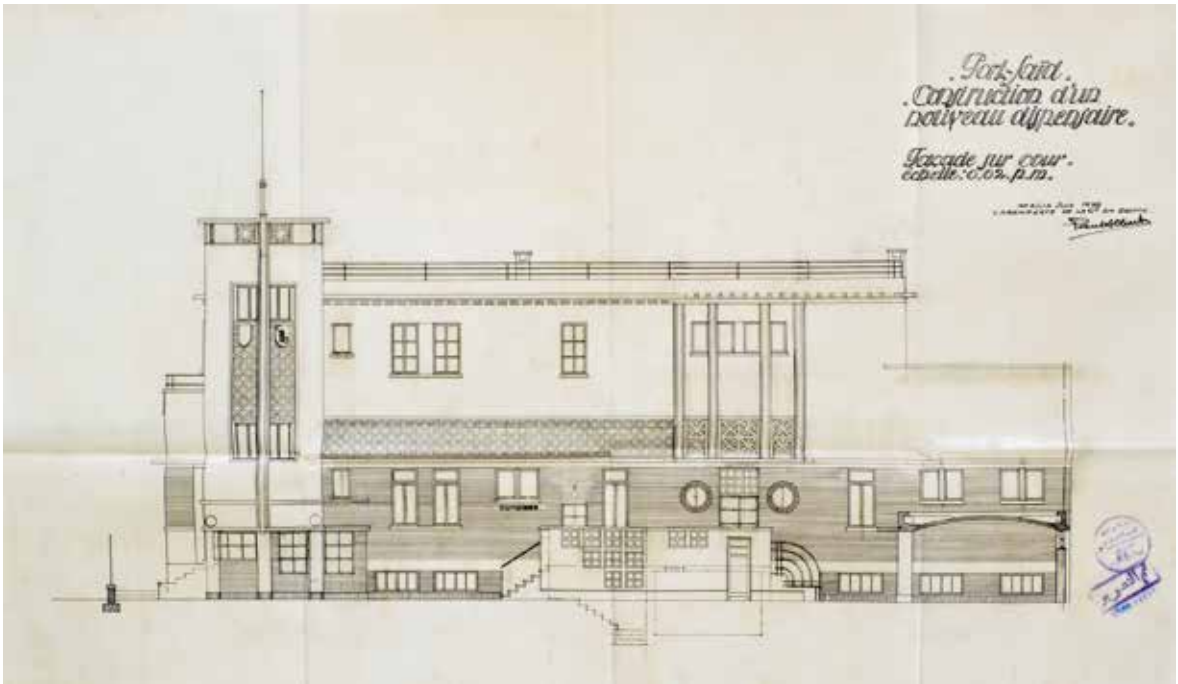


Fig. 14. Dispensaire, Port-Saïd, 1935, Paul Albert et Henri Rauby architectes. Bureau d'architecture de la *Suez Canal Authority*, Ismaïlia.

abandonnées et font place à des architectures de loggia, de claustra et de brise-soleil. Après la Seconde Guerre mondiale, cette tendance s'affirme dans les projets hospitaliers de la Compagnie comme le centre médical d'Ismaïlia (1951), les pavillons des contagieux et de chirurgie de l'hôpital (1950), ou les projets d'équipements de loisirs : cercle de voile d'Ismaïlia (1951), club des ouvriers de Port-Tawfiq (1953).

Elle touche aussi pour la première fois le champ de l'habitat, où les modèles mis au point par Paul Albert en 1919 étaient toujours utilisés en 1935. Rauby élabore deux nouveaux modèles de logements pour ouvriers « indigènes » et pour employés (pilotes). Ceux-ci sont principalement construits à Ismaïlia dans le lotissement d'Abou Rahan (50 logements employés et 62 ouvriers) ; on en trouve aussi des spécimens à Port-Fouad (10 logements employés et 43 ouvriers) et à Port-Tawfiq (4 logements employés). Les modèles pour employés (maisons jumelées de deux ou quatre appartements à un étage) adoptent le style rationaliste méditerranéen : terrasse à pergola, baies surmontées de casquettes, loggias rectangulaires ou en plein cintre, cage d'escalier saillante (fig. 16). Rauby rompt également avec les principes des années 1920 qui différentiaient habitat européen et indigène. Les nouveaux logements pour les familles « indigènes » comptent quatre pièces. Leur conception s'appuie sur « une étude approfondie comportant une enquête sur le type d'habitation répondant le mieux aux besoins et aux usages des futurs occupants : nos ouvriers préfèrent les habitations à rez-de-chaussée avec façade sur rue et cour intérieure. Une des pièces devrait pouvoir servir à la réception et rester indépendante de celles qui sont destinées à la vie familiale[91]. » De 1948 à 1951, 62 logements regroupés par cinq sont

91. CUCMS 3187 : Lettre de l'ingénieur en chef au directeur général, 17 janvier 1948.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net



Fig. 15. École de frères, Port-Tawfiq, 1934, Paul Albert et Henri Rauby, architectes. ANMT, fonds CUCMS.



Fig. 16. Villa pour employés, Ismaïlia, 1949, Henri Rauby, architecte. ANMT, fonds CUCMS.



Fig. 17. Logements pour ouvriers indigènes, Ismaïlia, 1948, Henri Rauby, architecte.
© Claudine Piaton, 2009.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

construits par l'entrepreneur Mohamed Soliman à Ismaïlia dans le quartier de l'Arrachiet et 43 à Port-Fouad. Un étage est finalement construit et, vues depuis la rue, les maisons sont semblables à celles des Européens (fig. 17). Si ce n'était leur style moderniste, elles pourraient être comparées aux maisons ouvrières conçues en 1929 par les mines d'Aniche (France), caractérisées par leurs porches latéraux à arc en plein cintre[92]. Elles sont aussi proches des modèles de la « Cité des cheminots » édifiée à partir de 1949 au nord-est du Caire par l'*Egyptian State Railways*. Issu d'un concours d'architecture de 1934, dont l'architecte Ali el-Meligi Masaoud fut le lauréat, le projet présente en effet des logements accolés de trois à quatre pièces réparties sur deux niveaux avec des façades modernistes caractérisées par des porches en plein cintre et des toits-terrasses à corniches saillantes[93].

Pour la première fois, la production architecturale de la Compagnie est en phase avec l'architecture contemporaine de l'Égypte et s'inscrit dans la modernité. L'évolution du contexte politique égyptien et ses répercussions sur les relations entre la Compagnie et l'État après la Seconde Guerre mondiale (cf. *supra*) peuvent en partie expliquer ce phénomène. Il convient toutefois de ne pas sous-estimer l'apport des maîtres d'œuvres dans le processus de modernisation de l'architecture.

Les maîtres d'œuvre : ingénieurs et architectes

Si les stratégies de la Compagnie en matière d'investissement immobilier sont fondées sur des critères économiques et politiques, ses choix architecturaux ne peuvent se comprendre sans analyser l'origine, le parcours professionnel et la place au sein de l'entreprise, des personnels en charge de la commande ou de la conception des ouvrages.

Organisation des services

Alors que la structure générale de la Compagnie, composée de deux pôles : l'« Administration centrale » installée à Paris et les « Services d'Égypte », est globalement restée la même, son organisation interne n'a cessé d'évoluer pour s'adapter au mieux à ses missions, entraînant la création, la fusion ou le changement d'appellation des services d'Égypte[94]. Ces derniers comprennent des services installés dans l'isthme, et l'agence administrative ou supérieure (dirigée par l'Agent supérieur), basée d'abord à Alexandrie, puis au Caire et enfin au Caire et à Ismaïlia. Durant le chantier, l'entreprise ne compte qu'un seul service, celui des Travaux. Après l'ouverture du canal, sont créés les services des Domaines et du Transit, respectivement en charge du domaine concédé et de la navigation dans le canal, tandis que le service des Travaux devient le service de l'Entretien, du matériel et des magasins, avant de reprendre son appellation d'origine en 1925.

92. Breitman, Breitman, 1996, p. 42.
93. Volait, 1991, fiche n° 24.
94. Pour une description précise de l'évolution des services durant le chantier, voir Montel, 1998, p. 30, 71, 80, 83.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Sur le territoire égyptien, la gestion du patrimoine est du ressort du service des Domaines ; la construction est rattachée au service des Travaux, que dirige l'ingénieur en chef de la Compagnie[95]. Avant les années 1920, les sources permettent rarement d'y déceler la présence d'agents formés en architecture, ou de situer avec précision leur position hiérarchique au sein des services. En effet, les organigrammes de l'entreprise n'attribuent jamais le titre d'architecte aux agents, qui sont désignés uniquement comme conducteurs, dessinateurs et commis, selon la hiérarchie en cours en France au sein des services des Ponts et chaussées[96]. À l'exception de la mention en 1862, d'Ernest Jolly, architecte, chef d'un éphémère « bureau d'architecture à Damiette »[97], il n'est ensuite plus fait état tout au long du XIX^e^ siècle d'un service dédié exclusivement à la construction de bâtiments, laquelle, comme nous l'avons vu plus haut, reste une activité secondaire. C'est donc principalement à partir de l'observation des plans des constructions, sur lesquels apparaissent parfois des signatures accompagnées de la mention « L'architecte », que nous pouvons identifier quelques-uns des maîtres d'œuvre des immeubles de la Compagnie.

Parmi les agents disposant de certaines compétences en dessin d'architecture figure Auguste Cepeck, modeste commis aux Domaines, à qui est attribué le dessin de la première église catholique de Port-Saïd, ou bien encore un certain Michel, employé du cadastre, qui dessine des maisons (non construites) pour les agents principaux en 1876[98]. Au sein du bureau technique de l'Entretien, Simon Pussot (1860-1907), recruté en 1888 en tant que dessinateur et devenu conducteur en 1897, semble avoir été l'un des agents les plus actifs dans le domaine de la construction. Il signe par exemple en 1897 les plans des barreaux de logements ouvriers de Port-Tawfiq et c'est à lui que succède, en 1907, le futur « architecte de la Compagnie », Paul Albert[99]. On ne sait toutefois rien de sa formation.

À Paris, au sein de l'administration centrale, la Compagnie dispose également d'un service des travaux qui est parfois sollicité pour intervenir sur les projets égyptiens. Ainsi, Louis de Clercq, agent technique principal au sein du service des travaux de l'administration centrale dans lequel, selon ses propres termes, il est « économe et architecte de la boutique »[100], est chargé en 1885 de concevoir l'église et l'école de Port-Tawfiq. Clercq, recruté en 1883, est un ingénieur diplômé de l'École des arts et manufactures ; il pourrait être aussi l'auteur des plans de l'hôpital de la Compagnie à Ismaïlia, construit entre 1885 et 1888.

Il faut toutefois attendre 1919, date du lancement du projet de la nouvelle ville sur la rive Asie, pour que l'architecture apparaisse en tant que telle dans l'organigramme des services égyptiens de la Compagnie. Elle est alors, avec les travaux du canal et le matériel, l'une des

95. Étienne Blondel 1870-1872 ; Marcaire 1872-1873 ; Cyrille Lemasson 1873-1894 ; Édouard Quellenec 1895-1901 ; Louis Perrier 1901-1918 ; Max Bahon 1918-1920 ; Paul Solente 1920-1936 ; Jean Homery 1937-1941. Voir Bonin, 2010, p. 145-146.

96. Montel, 1998, p. 80. L'organisation des services techniques de la Compagnie est dès l'origine copiée sur celle du service des Ponts et chaussées.

97. CUCMS 5640. Ernest Jolly est un des membres du Conseil supérieur des Travaux en 1858.

98. CUCMS 3139. Aucune information biographique n'a pu être obtenue sur ce personnage.

99. CUCMS 2000 038 0129 : Dossiers du personnel.

100. CUCMS 3229 : Lettre de Louis de Clercq à l'ingénieur en chef Lemasson, Paris, 17 décembre 1889.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

trois sous-sections de la « section technique » créée au sein du service de l'Entretien et dirigée par Henri Prouteaux (1863-1949), également ingénieur des Arts et manufactures.

En 1921, lorsque l'activité de construction bat son plein, la sous-section architecture est retirée de la section technique et devient le « bureau d'architecture » sous la tutelle directe de Paul Solente, l'ingénieur en chef de la Compagnie[101]. Paul Albert, qui jusque-là dirigeait la sous-section en tant que conducteur, prend alors le titre d'« Architecte de la Compagnie en Égypte »[102]. À la tête de ce bureau, il perçoit en 1929, après 20 ans de service, le même traitement que les chefs de section des grades les plus élevés[103], c'est-à-dire les polytechniciens, ingénieurs des Ponts et chaussées et centraliens, qui depuis le percement du canal forment l'aristocratie technique de la Compagnie.

Dans les années 1950, le bureau ne compte pas moins de six architectes diplômés des écoles des beaux-arts de Paris et du Caire. La *Suez Canal Authority* conserve aujourd'hui encore à Ismaïlia un bureau d'architecture notamment chargé de l'entretien du patrimoine de l'entreprise.

La signature des ingénieurs

La plupart des plans des constructions réalisées dans l'isthme jusqu'au début du XX^e^ siècle portent la signature des ingénieurs de la Compagnie. Dès 1863, celle de James Pouchet (1835-1884), ingénieur diplômé de l'École centrale[104], figure sur les plans produits par le « bureau des études » installé à Damiette. En 1867, la signature de Berthault, ingénieur polytechnicien, chef de la section des travaux d'Ismaïlia, apparaît aussi sur un dessin aquarellé du chalet de Lesseps. Cependant, le rôle précis de ces ingénieurs dans la genèse des projets reste difficile à mesurer. Tout au plus peut-on supposer qu'ils trouvaient dans la conception des constructions utilitaires et dans la direction des chantiers un travail correspondant à leur compétence. Il est par exemple attesté que Pouchet a dessiné les premiers bâtiments de la direction de l'exploitation à Port-Saïd et qu'en 1863, il vérifie dans les ateliers Fréret à Fécamp la conformité des menuiseries du bâtiment de la direction générale avant leur expédition à Ismaïlia, comme il contrôle aussi, en tant qu'ingénieur, le matériel de chantier acheminé en Égypte (locomotives, dragues, etc.)[105].

Le prestige acquis par les ingénieurs durant le chantier a eu tendance à effacer toute trace de la présence à leurs côtés d'autres hommes de l'art, et notamment d'architectes. Ce phénomène est bien illustré par le projet du palais du Khédive à Ismaïlia. En 1869, Pouchet est chargé de diriger le chantier de construction du palais dessiné par l'agence de l'architecte allemand Carl von Diebitsch (1819-1869) pour accueillir les fêtes d'inauguration du canal. Après le

101. Paul Victor Solente (1872-1940), polytechnicien et ingénieur des mines, dirige ce service de 1919 à 1936. Il avait été recruté en 1907 aux services centraux d'Ismaïlia.
102. CUCMS 2000 038 001 : Dossiers de personnel, procès-verbal comité de direction, 7 avril 1921.
103. CUCMS 2000 038 0130.
104. Fils et frère de deux célèbres naturalistes rouennais, James Isaac Pouchet est issu de la promotion de 1855 de l'école centrale. Recruté dès 1859 par Mougel Bey, ingénieur directeur général des travaux de la Compagnie, il est d'abord chef du bureau des machines puis, dès 1860, chef du bureau des travaux installé à Damiette.
105. CUCMS 3349.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

décès soudain de Diebitsch, Pouchet obtient d'autres architectes au service du khédive, Giacomo Lepori[106] et Édouard Schmitz[107], « les dessins à soumettre aux entrepreneurs » ainsi que des « projets d'ornementation »[108], puis il fait appel à un élève architecte de l'École des beaux-arts de Paris, Pierre Juste Bourmancé, pour l'assister dans le dessin de l'ornementation[109]. Pouchet signe ensuite les cahiers des charges des travaux en tant qu'« ingénieur architecte ». Et lorsque *L'Illustration* publie un dessin du palais dans son numéro consacré à l'inauguration du canal, Pouchet est désigné comme son architecte !

On pourrait aussi citer l'exemple de l'ingénieur en chef de la Compagnie, Édouard Quellenec, à qui l'auteur d'un ouvrage sur la communauté grecque de l'isthme attribue à tort le projet de l'église grecque de Port-Saïd, édifiée à partir de 1888[110]. De même, la plupart des plans issus du bureau technique et probablement dessinés par son chef, Simon Pussot, sont signés par les trois ingénieurs en chef de la Compagnie qui se sont succédé durant sa carrière, Cyrille Lemasson[111], Édouard Quellenec[112] et Louis Perrier[113].

À l'orée du XX^e^ siècle, la mainmise des ingénieurs sur la construction ne semble pas avoir faibli. En 1906, lorsque l'Agent supérieur de la Compagnie consulte ses services pour recruter un architecte chargé de construire une douzaine de villas à Ismaïlia, l'avis rendu par l'ingénieur des Domaines, Paul Doyen, au président de la Compagnie permet d'apprécier la place que les ingénieurs souhaitent donner à l'architecture. Relatant sa rencontre avec le consul d'Alexandrie Pierre Girard qui lui a recommandé son beau-frère architecte[114], Doyen expose qu'il a plutôt besoin d'un architecte installé en Égypte, et propose Léon Stiénon[115] :

106. Giacomo Lepori (1843-1899), architecte tessinois diplômé de l'ETH de Zurich, installé au Caire à partir de 1869. Dictionnaire historique de la Suisse : http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F10281.php (consulté le 23 septembre 2015).

107. Édouard Schmitz (?-1879), architecte français au service du gouvernement égyptien dans les années 1860.

108. CUCMS 4515. Selon Němeček, 2013, p. 120-122, l'architecte Schmoranz succéda à Diebitsch pour l'achèvement du palais. Aucune source provenant des archives de la Compagnie ne permet de le confirmer.

109. Dans la demande de recrutement, Pouchet précise qu'il a besoin d'un architecte qui « aurait travaillé à la décoration de grands appartements d'hôtels ou châteaux ». CUCMS 4515 : Note du 27 mai 1869.

110. Colonnas, 2016, p. 85.

111. Cyrille Lemasson (1842-1894), ingénieur diplômé de l'École centrale des arts et manufactures, est ingénieur en chef de le Compagnie de 1873 à 1894, date à laquelle il est assassiné par un ouvrier dalmate lors du premier grand conflit social que connaît l'entreprise.

112. Édouard Quellenec (1856-1927), polytechnicien et ingénieur des Ponts et chaussées, est ingénieur en chef de le Compagnie de 1895 à 1901. Avant d'intégrer la Compagnie, il avait été mis à disposition du gouvernement hellénique pour les travaux publics de Grèce.

113. Louis Perrier (1866-1951), ingénieur des Ponts et chaussées, est ingénieur en chef de le Compagnie de 1901 à 1918.

114. Il pourrait s'agir de l'architecte Charles Guimbard (1846-1932), qui avait été chargé de la construction du nouveau consulat d'Alexandrie.

115. CUCMS 0832 : Lettre de Doyen au président, 25 septembre 1906. Stiénon a été l'architecte de la municipalité d'Alexandrie. Il est aussi connu pour avoir été l'architecte de la Société des grands hôtels d'Égypte pour laquelle il a construit des hôtels au Caire, à Alexandrie et Louxor. Stiénon était par ailleurs consul des Pays-Bas à Alexandrie.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

> J'ai pensé qu'il nous fallait un homme qui ne fût pas un artiste, mais bien un simple bâtisseur de maisons surveillant avec soins les travaux et ayant de la poigne avec les entrepreneurs. Sur la liste des architectes d'Égypte qu'on trouve dans l'annuaire égyptien, j'ai éliminé ceux qui font partie d'une administration et qui par ce fait ne pourraient pas se déplacer à leur gré ni venir à notre appel. Parmi les autres, on m'a cité Stiénon. (…) Stiénon est commun et n'a aucun usage du monde, c'est un business man peu dégrossi. Il nous faut un homme qui fasse marcher les entrepreneurs, tout le reste n'est qu'accessoire et j'ai jugé que les qualités mondaines n'avaient rien à voir dans l'affaire.

Prétextant que Stiénon est installé à Alexandrie et non au Caire, l'Agent supérieur a finalement gain de cause et décide de faire appel à une agence d'architecture privée[116] :

> Pour ménager toute susceptibilité, la Compagnie a décidé de ne pas nommer à proprement parler un architecte conseil mais de traiter avec un architecte pour l'exécution d'un programme déterminé. (…) Le mieux est de nous adresser à un architecte dont la situation est notoirement assise dans le pays et qui de ce fait même aura intérêt à ne pas déchoir en mécontentant un client aussi en vue que la Compagnie ; Fabricius[117] est l'architecte des palais khédiviaux et – ce qui dit plus encore – du Khédive qui, comme vous le savez, ne se borne pas à faire réparer ses palais officiels ; il a un personnel important composé en partie de jeunes architectes recrutés dans les grandes écoles d'Europe, notamment à notre École des beaux-arts ; de plus je sais qu'il mettra beaucoup d'amour propre à assurer dans les meilleures conditions les travaux que nous lui confierons. En outre, je connais personnellement Fabricius, et je serai à même de lui rappeler presque tous les jours ses obligations et de lui transmettre les observations que pourront vous inspirer la marche même des travaux d'Ismaïlia. Je vais donc lui proposer nos conditions qui seraient les mêmes que celles proposées pour Stiénon avec frais de voyage en moins puisque Fabricius est chargé par l'administration des chemins de fer des plans de la gare [d'Ismaïlia] et de l'hôtel Terminus et a une carte de déplacement.

On ne sait si ce dernier fut finalement engagé et s'il fournit des dessins à la Compagnie, car il décède en 1907. Les plans des villas datés de 1907 ne portent en effet ni cartouche ni signature. Ils pourraient donc plutôt provenir du bureau technique de la Compagnie au sein duquel un architecte diplômé de l'École nationale des arts décoratifs, Louis Lelièvre, et un dessinateur, Henri Thiéry, assistent le chef de bureau Simon Pussot, qui décède lui aussi en 1907[118]. Et une fois encore, la signature de l'ingénieur en chef, Louis Perrier, est la seule qui figure sur les cahiers des charges.

116. CUCMS 0832 : Organisation des services d'Égypte. Agence supérieure et chefs de service, 1856-1956. Lettre de Sérionne, agent supérieur au chef du service de l'Entretien, 2 octobre 1906.
117. Dimitri Fabricius (1848-1907) dit Fabricius pacha, était l'architecte en chef des Palais khédiviaux.
118. CUCMS 0832 : Comité de direction, procès-verbal séance du 14 mars 1907.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Les architectes de la Compagnie

Il convient d'emblée de préciser que les trois architectes des Beaux-Arts, auteurs des pavillons d'exposition de la Compagnie, Alfred Chapon (exposition universelle de 1867), Pierre-Henri Picq (exposition universelle de 1878) et Maurice Gras (exposition coloniale de 1931), auxquels fut associé pour l'occasion le titre d'architecte de la Compagnie de Suez, n'ont jamais construit pour le compte de l'entreprise en Égypte, alors même que les deux derniers ont mené des travaux outre-mer[119]. Comme nous l'avons vu plus haut, jusqu'au début du XX^e^ siècle la Compagnie s'est en effet principalement appuyée sur ses propres ingénieurs pour mener à bien ses projets de construction.

En 1888, la direction centrale fait néanmoins appel à l'architecte Charles Louis Marette (1845-1893) pour dresser les plans de ses résidences et bureaux administratifs de Port-Saïd et Port-Tawfiq. Ancien élève de l'École des beaux-arts de Rouen, Charles Marette, associé à son frère Henri, est l'auteur d'immeubles de rapport à Paris et de villas en Normandie pour une clientèle bourgeoisie. En 1890, il remet l'ensemble des plans des constructions à réaliser sur le « terre-plein de Port-Saïd » ou darse de la Compagnie, dont l'imposante grille d'entrée ornée du scarabée ailé, symbole de l'entreprise. Il dessine aussi les plans d'exécution de la structure réalisée en ciment armé par l'entrepreneur Edmond Coignet. Les cahiers des charges des travaux sont quant à eux préparés et signés par les services techniques d'Égypte dirigés par l'ingénieur en chef de l'époque, Cyrille Lemasson. C'est aussi Marette qui est chargé en 1890 du projet de transformation du palais khédivial d'Ismaïlia en école. Décédé en 1893, il ne suit aucun des chantiers qui s'achèvent en 1894, mais à la demande de sa veuve, son nom est gravé en 1895 sur la façade des bureaux de Port-Saïd.

Le deuxième architecte à qui l'on peut attribuer avec certitude la paternité de constructions dans l'isthme est Paul Albert, qui prend la tête du bureau technique du service de l'Entretien en 1907 à la mort de Simon Pussot[120]. Paul Albert (1879-1953)[121] n'est pas un architecte diplômé mais il a suivi les cours libres de l'École des arts décoratifs et des ateliers préparatoires à l'École des beaux-arts de Paris. Avant son recrutement par la Compagnie comme conducteur stagiaire, il avait été entre 1894 et 1907 employé puis associé de M. Saint-Père, architecte à Paris, où il avait notamment travaillé « à l'étude de constructions coloniales et de fabrication de matériaux pour Port-Say en Algérie »[122]. À partir de 1909, il est assisté du fils de Simon Pussot, Auguste, qui, avant d'être recruté comme commis, avait suivi les cours de l'École des beaux-arts de Besançon. Ce dernier est nommé dessinateur en 1920 et achève sa carrière en 1931 avec le titre de conducteur.

119. Picq est l'auteur de plusieurs bâtiments publics en Martinique ; Gras a notamment construit au Brésil et en Algérie, http://agorha.inha.fr/inhaprod/jsp/reference.jsp?reference=INHA__PERSONNES__77722 (consulté le 27 août 2015), ainsi qu'à Alexandrie, http://archiwebture.citechaillot.fr/fonds/FRAPN02_SADG/inventaire/objet-36891 (consulté le 12 octobre 2015)

120. CUCMS 2000038 001 : Dossiers du personnel. Procès-verbal comité de direction, 14 novembre 1907.

121. Paul Louis Joseph Albert, né à Paris et mort à Nice, était le fils d'un typographe. État civil, Paris : acte de naissance n° 1134 pour le 6^e^ arrondissement en l'année 1879.

122. CUCMS 2000038 001 : Dossiers du personnel.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Lorsqu'il quitte définitivement l'Égypte en 1939, Albert a dessiné plus de 600 logements ouvriers (sur les 900 que possédait la Compagnie en 1953), plus de 200 villas et presque toutes les constructions édifiées durant cette période : bureaux, coopératives, ateliers, etc. Il est sans conteste l'architecte qui a laissé la plus forte empreinte sur le paysage urbain des trois villes.

Pourvue localement d'une agence d'architecture, la Compagnie ne renonce cependant pas à faire appel à des architectes bien établis en France pour ses projets de prestige. Elle mandate ainsi à partir des années 1920, Louis-Jean Hulot (1871-1959)[123], architecte diplômé des Beaux-Arts de Paris et architecte des Bâtiments civils, pour concevoir des projets d'églises dans les trois villes (en 1923 à Ismaïlia ; en 1931 à Port-Saïd ; en 1939 à Port-Tawfiq) ainsi que le projet du musée d'Ismaïlia en 1929. La mission ne va toutefois pas au-delà « de la conception de l'œuvre », et l'architecte n'a « ni la charge ni la responsabilité de l'exécution », qui est confiée à l'architecte de la Compagnie en Égypte.

Dans les années 1930, l'architecte américain Paul Nelson est, quant à lui, sollicité pour concevoir le projet du nouveau pavillon de chirurgie de l'hôpital d'Ismaïlia[124]. Il ne s'agit pas d'une commande émanant des services de la Compagnie, mais d'une initiative personnelle du médecin en chef. Paul Nelson, qui souhaite réaliser là un projet novateur, « un projet à la hauteur de ses ambitions, une concrétisation potentielle de toutes les recherches menées dans le domaine de l'architecture hospitalière »[125], se heurte alors au conservatisme des services de la Compagnie : « Leur attitude normale ne doit pas être le goût des choses hardies mais la prudence et l'amour de la routine », et il comprend trop tard que « son rôle serait limité à celui d'architecte conseil et [que] le projet serait mené localement par le service d'architecture de la Compagnie »[126]. La collaboration est un échec alors même que l'édifice aurait sans doute été l'un des plus ambitieux et novateurs jamais réalisé par l'entreprise. Le projet Nelson fit néanmoins l'objet de nombreuses publications, qui en ont assuré la postérité.

Après la Seconde Guerre mondiale, Henri Rauby (1901-après 1965)[127], architecte diplômé de l'École spéciale des travaux publics, prend la tête du bureau d'architecture. Il y était entré en 1927 comme dessinateur temporaire pour assister Albert sur le projet de Maison de ville de Port-Fouad, puis avait été engagé comme agent technique stagiaire le 1er janvier 1929. Le recrutement d'un tout jeune architecte, de surcroît issu d'une école d'ingénieurs, est un gage de stabilité pour la Compagnie, qui fidélise son personnel en promouvant les carrières internes.

Avant la guerre, sous la signature d'Albert, Rauby travaille sur de nombreux projets et semble être l'initiateur du style Art déco des nouvelles constructions de la Compagnie, notamment de la Maison de ville de Port-Fouad (1927-1934), du dispensaire de Port-Saïd (1931-1935),

123. Architecte Grand Prix de Rome en 1901. De 1913 à 1939, il est architecte en chef des Monuments historiques et architecte des Bâtiments civils. http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/autor_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD_98=REF&VALUE_98=AW00179

124. Pour une description complète du projet, voir Cinqualbre, 2016.

125. Cinqualbre, 2016, p. 137.

126. Cinqualbre, 2016, p. 143.

127. Rauby, fils d'un entrepreneur, est diplômé en 1923 dans la section Bâtiment. Dans son *curriculum vitae* de 1927, il mentionne être l'auteur de la porte principale de l'Exposition agricole du Caire de 1926.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

de l'école des frères de Port-Tawfiq (1934), des bains de Port-Saïd (1933) ainsi que du nouveau pavillon de chirurgie de l'hôpital d'Ismaïlia (1938-1951), pour lequel il emprunte certaines dispositions du projet de Nelson. Après-guerre, il signe sous son nom des programmes de logement (1947-1949) dans les trois villes, le centre médical d'Ismaïlia (1950-1951) et le pavillon des Contagieux de l'hôpital Saint-Vincent (1949).

Contrairement à Paul Albert, dont la carrière s'est entièrement déroulée au sein du bureau d'architecture[128], Rauby cumule son activité salariée avec un exercice libéral de la profession[129] et avec une activité d'architecte-conseil du Domaine commun de Port-Fouad. En dépit de sa contribution certaine à l'apport de la modernité dans les constructions de l'isthme, ses manquements aux règles du service et son caractère fantasque lui valent l'ire de ses supérieurs. En 1947, l'ingénieur en chef de la section technique, Charles Ribeyre, établit un rapport sur Rauby et plus globalement sur le bureau d'architecture « aussi nombreux que coûteux »[130] qu'il ne juge pas indispensable à l'entreprise. Il propose de le détacher de la section technique et de privilégier la mise au concours des projets entre entreprises générales qui seraient alors chargées de la totalité des travaux.

En 1950, Rauby, contraint de quitter la Compagnie – officiellement, admis à prendre sa retraite –, défend son bilan à la tête du bureau d'architecture, qu'il assure avoir « remis en marche après 6 ans d'inactivité » et où il a « embauché sept jeunes architectes ». Parmi ces derniers, on compte en 1952, au grade d'architecte 2e classe à la section technique, quatre architectes diplômés de l'École supérieure des beaux-arts du Caire, dont trois de nationalité égyptienne, Michel Papalexis, Chafik Michriki et Khalil Ayad, et un de nationalité italienne, Umberto De Paola. L'effectif comprend aussi un jeune architecte égyptien, Edouard Tawil (1910-?), diplômé de l'École des beaux-arts de Paris en 1937. Le dernier chef du bureau d'architecture est Roger Bauchet (1912-?)[131], architecte également diplômé des Beaux-Arts de Paris. En l'état des recherches, il n'a pas été possible d'identifier leurs projets dans l'isthme. Les architectes ont en effet laissé peu de trace dans la mémoire de l'entreprise. Ainsi, dans un article de 1953 de la revue de l'entreprise, *Le Canal*, consacré au nouveau pavillon de chirurgie[132], le nom de l'architecte n'est pas même mentionné.

128. N'étant pas architecte diplômé, il pouvait d'ailleurs difficilement exercer en dehors de la Compagnie.
129. CUCMS 2000 038 0130. En 1965, il dresse la liste de ses réalisations en Égypte : École grecque du Caire, villas à Garden City au Caire, immeubles de rapport et villas pour le compte de la Sudan Building & Agricultural Co, Collège des Frères de Ploërmel à Ismaïlia, etc.
130. CUCMS 2000 038 0130 : Rapport de l'ingénieur chef de la section technique, sous couvert de l'ingénieur en chef, 12 mars 1947.
131. CUCMS 0834. Son dossier mentionne : « Médailles de dessin antique et de composition décorative modelée en 1935, admissible à la 1re épreuve du Grand Prix de Rome d'architecture en 1937, prime aux concours Godeboeuf (architecture) et Rougevin (architecture décorative) en 1938, prix américain en 1943. » Voir aussi sa notice biographique : http://agorha.inha.fr/inhaprod/jsp/reference.jsp?reference=INHA__PERSONNES__86671 (consulté le 23 septembre 2015).
132. *Le Canal*, nº 4, février 1953, p. 2-6.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Un patrimoine égyptien

Alors que le statut particulier des terrains concédés à la Compagnie l'obligeait à entretenir des liens étroits avec le gouvernement égyptien au sein de la commission du Domaine commun, sa production architecturale est restée à l'écart de l'Égypte. Perçues comme étrangères par la population des villes du Canal qui, dans sa très grande majorité, n'avait pas accès aux logements et aux équipements de la Compagnie[133], ces architectures furent aussi ignorées par les responsables égyptiens des politiques d'habitat social mises en place à partir des années 1920, alors que d'autres modèles proposés par des sociétés étrangères concessionnaires ont bénéficié d'une large diffusion[134].

L'étude du patrimoine immobilier de l'entreprise met en évidence son isolement par rapport à l'Égypte autant que son indifférence aux modernités européennes. En misant sur ses propres ingénieurs pour diriger ses projets, en dépit des quelques liens établis, à ses débuts, avec les architectes de l'entourage du khédive, la Compagnie est restée en retrait de la formidable efflorescence architecturale qui a touché l'Égypte au tournant du siècle. Et lorsque, à l'occasion de projets de prestige, elle a fait appel à des professionnels reconnus, ceux-ci étaient exclusivement recrutés en France parmi les architectes les plus traditionnels et étaient, de surcroît, étroitement encadrés par les équipes d'Égypte.

Loin de constituer un laboratoire d'expérimentation pour l'architecture patronale, les constructions de la Compagnie révèlent au contraire les liens étroits que celle-ci entretenait avec le milieu entrepreneurial européen auquel elle a emprunté de façon littérale les modèles typologiques, les modes de gestion et les hiérarchies sociales.

On l'aura compris, l'architecture n'a jamais représenté aux yeux des dirigeants de l'entreprise un enjeu en termes de création et de représentation, même si les budgets mis à disposition des constructeurs pour répondre à des exigences de qualité sont loin d'avoir été négligés et ont été continus pendant toute la durée de la concession.

Paradoxalement, les constructions de la Compagnie jadis jugées conventionnelles, voire anachroniques, revêtent aujourd'hui un caractère particulier. Au sein d'un paysage urbain égyptien caractérisé par son extrême fragmentation, elles forment des ensembles homogènes remarquables qui doivent leur conservation à la persistance du « système patronal » qui les a façonnées. Puissent les constructions patronales de la *Suez Canal Authority* trouver la place qu'elles méritent au sein du patrimoine national égyptien !

133. Sur la perception des villes par les habitants, voir Abbas, 2008, p. 75, et Elshahed, 2016, p. 334-339.
134. Volait, 1995.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Bibliographie

Abbas, Raouf, « Ismailia Remembered » *in* Piaton, Claudine (éd.), *Ismaïlia, Architectures XIXe-XXe siècles*, Ifao, Le Caire, 2008, p. 73-78.

Architecture coloniale et patrimoine, l'expérience européenne, Somogy-Institut national du patrimoine, Paris, 2006.

Architecture coloniale et patrimoine, l'expérience française, Somogy-Institut national du patrimoine, Paris, 2005.

Bonin, Hubert, *History of the Suez Canal Company, 1858-2008: Between Controversy and Utility*, Droz, Genève, 2010.

Borges, Marcelo J. & Torres, Susana B., « Company Towns: Concepts, Historiography and Approaches » *in* Borges, Marcelo J. & Torres, Susana B. (éd.), *Company Towns: Labor, Space, and Power Relations Across Time and Continents*, Palgrave Macmillan, New York, 2012.

Breitman, Marc & Breitman, Nada, *Les maisons des mines dans le Nord et le Pas-de-Calais*, Mardaga, Liège, 1996.

Buisseret, David, *Histoire de l'architecture dans la Caraïbe*, Éditions Caribéennes et Agence de coopération culturelle et technique, Paris, 1984 (trad. française).

Carbonnier, Youri, *Les premiers logements sociaux en France*, la Documentation française, Paris, 2008.

Charlery, Christophe, « Maisons de maître et habitations coloniales dans les anciens territoires français de l'Amérique tropicale », *In Situ* [En ligne], 5, 2004, mis en ligne le 19 avril 2012, consulté le 24 août 2015. URL : http://insitu.revues.org/2362

Cinqualbre, Olivier, « Le pavillon de chirurgie de l'hôpital d'Ismaïlia : chronique d'une modernité refusée » *in* Piaton (éd.), 2016, p. 137-158.

Cohen, Jean-Louis, « Promesses et impasses du populisme » in *Savant, populaire, Cahiers de la recherche architecturale et urbaine* 15-16, juillet 2004, p. 167-184.

Colonnas, Vassilis, « Architectures de la communauté grecque des villes du canal » *in* Piaton (éd.), 2016, p. 83-108.

Crosnier Leconte, Marie-Laure, « Oriental ou colonial? Questions de styles dans les concours de l'École des beaux-arts au XIXe siècle » *in* Oulebsir, Nabila & Volait, Mercedes (éd.), *L'orientalisme architectural entre imaginaires et savoirs*, Picard, Paris, 2009, p. 43-67.

Demeulenaere-Douyère, Christiane, « L'Égypte, la modernité et les expositions universelles » in *Edme François Jomard (1777-1862). Un « Égyptien » de Polytechnique*, dossier du *Bulletin de la SABIX* 54, 2014, p. 37-41.

El-Kadi, Galila & Bruyas, Frédérique, « Le devenir d'une ville de la Méditerranée : Port-Saïd, de la mondialisation à la régionalisation », *Cahiers de la Méditerranée* 51, 1995, p. 21-43.

Elshahed, Mohamed, « Ismailia 1950: Urban Discontent Between National Center and Colonial Periphery » *in* Piaton (éd.), 2016, p. 333-348.

Focsaneanu, Lazar, « L'accord ayant pour objet l'indemnisation de la Compagnie de Suez nationalisée par l'Égypte », *Annuaire français de droit international* 5, 5, 1959, p. 161-204.

Frémaux, Céline, « Histoires, architectures » *in* Piaton, 2008, p. 1-71.

Frémaux, Céline, « Port-Tawfiq, l'entrée du canal par la mer Rouge » *in* Piaton, 2011, p. 83-119.

Frey, Jean-Pierre, *La ville industrielle et ses urbanités : la distinction ouvriers-employés*, Le Creusot 1870-1930, Mardaga, Liège/Bruxelles, 1986.

Frey, Jean-Pierre, *Le rôle social du patronat. Du paternalisme à l'urbanisme*, L'Harmattan, Paris, 1995.

Garner, John S., *The Company Town*, Oxford University Press, New York, 1992.

Huber, Valeska, *Channeling Mobilities, Migration and Globalization in the Suez Canal Region and Beyond, 1869-1914*, Cambridge University Press, London, 2015.

King, Anthony D., *The Bungalow: The Production of a Global Culture*, Routledge and Kegan Paul, Londres, Boston, 1984.

Michel, Nicolas, « La Compagnie du canal de Suez et l'eau du Nil (1854-1896) » *in* Piaton (éd.), 2016, p. 273-302.

Monteil, Léon, *Percement de l'isthme de Suez : description des travaux et ouvrages d'art définitifs, des machines et des appareils mis en œuvre sur les chantiers, des procédés et du matériel employés pour l'exploitation du canal maritime*, Bureaux des annales industrielles, Paris, s.d. [1875].

Montel, Nathalie, « Ismaïlia (Égypte) : une ville d'ingénieurs », *RMMM* 73-74, 1994, p. 245-258.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Montel, Nathalie, *Le chantier du canal de Suez (1859-1869). Une histoire des pratiques techniques*, In Forma, Presses des Ponts et chaussées, Paris, 1998.

Němeček, Milan, « František Schmoranz le Jeune (1845-1892) » *in* Volait, Mercedes (éd.), *Le Caire dessiné et photographié au XIX^e siècle*, Picard (Collection D'une rive, l'autre), Paris, 2013, p. 117-138.

Piaton, Claudine, « Les entreprises de construction européennes dans les villes du canal de Suez »*in* Piaton, Claudine, Peyceré, David & Godoli, Ezio (éd.), *Construire au-delà de la méditerranée, l'apport des archives d'entreprises européennes (1860-1970)*, Honoré Clair, Arles, 2012, p. 92-103.

Piaton, Claudine, « Urbanisme dans l'isthme de Suez. Concéder et partager : le Domaine commun de Port-Saïd (1869-1956) *in* Piaton (éd.), 2016, p. 303-332.

Piaton, Claudine (éd.), *Ismaïlia, Architectures XIX^e-XX^e siècles*, Ifao, Le Caire, 2008.

Piaton, Claudine (éd.), *Suez, histoire et architecture*, Ifao, Le Caire, 2011.

Piaton, Claudine (éd.), *L'isthme et l'Égypte au temps de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez (1858-1956)*, Ifao, Le Caire, 2016.

Piquet, Caroline, « Port-Fouad: New-Harmony dans l'isthme de Suez » *in* Barjot, Dominique (éd.), *Le travail à l'époque contemporaine*, Éditions du CTHS, Paris, 2005, p. 187-203.

Piquet, Caroline, « Suez, une entreprise dans la décolonisation », *Relations internationales* 129, hiver 2006-2007, p. 103-115.

Piquet, Caroline, *La Compagnie du Canal de Suez : une concession française en Égypte, 1888-1956*, Presses de l'université Paris-Sorbonne, Paris, 2008.

Port-Saïd, Architectures XIX^e-XX^e siècles, Ifao, Le Caire, 2006.

Toulier, Bernard & Rose, Caroline, *Villes d'eaux : architecture publique des stations thermales et balnéaires*, Imprimerie nationale, Dexia éd., Paris, 2002.

Toulier, Bernard (éd.), *Villégiature des bords de mer, XVIII^e-XX^e siècles*, Éditions du patrimoine-Centre des monuments nationaux, Paris, 2010.

Van Loo, Anne & Bruwier, Marie-Cécile (éd.), *Héliopolis*, Fonds Mercator, Bruxelles, 2010.

Volait, Mercedes, *De l'habitation salubre au logement de masse : l'expérimentation égyptienne en matière d'habitat économique et social*, rapport de recherche BRA, Juin 1991.

Volait, Mercedes, « Réforme sociale et habitat populaire. Acteurs et formes (1848-1964) » *in* Roussillon, Alain (éd.), *Entre réforme sociale et mouvement national*, CEDEJ, Le Caire, 1995, p. 379-409.

Volait, Mercedes, « 'Patrimoines partagés' : un regard décentré et élargi sur l'architecture et la ville des XIX^e et XX^e siècles en Méditerranée » in *Architecture coloniale et patrimoine, l'expérience française*, Somogy-Institut national du patrimoine, Paris, 2005, p. 115-123.

Volait, Mercedes, « Un ensemble urbain Art déco en Égypte : Héliopolis, banlieue du Caire » *in* Bravo Nieto, Antonio, *Arquitecturas Art Déco en el Mediterraneo*, Edicions Bellaterra, Barcelone, 2008, p. 233-254.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net