

## Devenir patrimonial contre développement urbain : l'exemple de Port-Saïd

*Sawsan Noweir\**

L'intervention sur le patrimoine aujourd'hui ne peut se concevoir sans une politique de développement intégrée dans laquelle préservation, protection et sauvegarde sont des actions complémentaires, indissociables des autres opérations d'aménagement. Une telle politique est tributaire d'une connaissance approfondie de la ville afin de mettre en lumière son histoire urbaine, les périodes spécifiques de son édification, son architecture et les bâtiments qui ont joué un rôle déterminant dans la constitution d'une rue, d'un quartier ou d'un secteur. La connaissance de la ville, de sa structure et de ses composantes, l'identification des qualités architecturales et urbaines, permet de faire surgir ses spécificités, son identité sociale et urbaine ; la muséification de la ville ou sa destruction peuvent être ainsi évitées. Afin de montrer l'importance de la connaissance des atouts architecturaux et urbains de la ville existante dans la détermination de sa politique de développement, en général, et de la politique de préservation du patrimoine en particulier, nous prenons comme exemple la ville de Port-Saïd et cela, pour plusieurs raisons.

Premièrement, Port-Saïd fait actuellement l'objet de plusieurs projets de préservation du patrimoine et d'inventaire<sup>1</sup>. Deuxièmement, Port-Saïd, première ville moderne construite en Égypte, nous offre un exemple d'expérimentation originale due à ses formes urbaines et à ses qualités architecturales. Troisièmement, Port-Saïd a une place particulière dans la mémoire contemporaine des Égyptiens en tant que symbole identitaire d'une résistance commencée dès le début du creusement du canal de Suez. Enfin, Port-Saïd connaît actuellement

---

\* Architecte-urbaniste, École d'Architecture de Versailles, IRD UR029 URBI Environnement urbain. Correspondance : IRD Le Caire, P.O. Box 26, 12112 Giza, Égypte.

1. Le Conseil Suprême des Antiquités (ministère de la Culture) a établi une liste de 12 édifices considérés comme monuments à protéger ; l'Alliance française fait une campagne pour établir un inventaire architectural, enfin l'IRD (Institut de Recherche pour le Développement), en collaboration avec le CULTNAT (National Centre for documentation of Cultural and National Heritage), dépendant de la Bibliothèque d'Alexandrie, et le département d'Architecture, (Université du Caire) négocient actuellement un programme de « Recherche sur la documentation du patrimoine architectural de la ville de Port-Saïd ». Ce programme de recherche tente d'aller plus loin en essayant de poser la question de la préservation, non pas à partir d'un inventaire, mais comme une politique de préservation architecturale et urbaine.

une importante mutation économique en raison d'une part, de la fin toute proche de son statut de ville franche et d'autre part, de la construction d'un port international lié à la zone industrielle sur la rive orientale du canal. Cette situation risque de compromettre définitivement le statut de port de cette ville en la privant à terme des activités portuaires. Se pose d'emblée la question de l'avenir économique de la ville et de son nouveau rôle : ville balnéaire, ville touristique, ville de service, ou les trois à la fois ?

Le but de ce travail est pluriel. Il tente de saisir les moments historiques qui ont formé la ville, de mieux cerner le lien entre les pratiques sociales et spatiales, les formes architecturales et urbaines et de comprendre les mécanismes de transformation. Il essaie également de montrer comment une politique d'urbanisation volontaire et un schéma directeur peuvent détruire les potentialités architecturales et urbaines ainsi que les identités des villes déjà constituées, si les enjeux de développement ne sont pas pris en considération en amont par cette politique.

L'histoire de Port-Saïd est directement rattachée à celle du canal de Suez. Créé en 1856 comme un lieu de dépôt pour les matériaux de creusement, Port-Saïd trouve très vite une vraie vocation urbaine et devient une véritable ville-port jouant un rôle crucial dans l'échange commercial international.

Port-Saïd est aujourd'hui une ville-gouvernorat sans arrière-pays. Ensermée entre la mer Méditerranée au nord, le lac Manzala au sud et à l'ouest, le canal de Suez à l'est, elle forme une presqu'île reliée au pays par une bande de sable entre le canal et le lac. L'histoire de Port-Saïd est celle d'une conquête permanente de terrain. La ville, bâtie sur une lanîère de sable large de 150 m et longue d'environ 500 mètres, est aujourd'hui un gouvernorat qui abrite 521 549 habitants sur une superficie de 1 344,96 km<sup>2</sup>.

Son développement urbain est marqué par trois grandes étapes : la fabrication du territoire, l'extension urbaine et la création d'un arrière-pays.

### **1856-1900 : l'histoire d'un territoire gagné sur l'eau**

La « ville » n'est matérialisée en 1856 que par deux campements installés sur une étroite bande côtière large de 100 à 150 mètres formant une presqu'île. Dans ce paysage d'eau, les logements, des kiosques et des cabanes en bois, étaient montés sur pilotis [Ritt, non daté, p. 267], à l'image du village de pêcheurs existant un peu plus loin.

Avant de bâtir la ville il a fallu créer son terrain et construire son territoire. La première étape consistait à agrandir l'étroite langue de sable pour la transformer en île artificielle par la stabilisation, puis l'élévation des terrains<sup>3</sup>. Les terrains sont gagnés au nord sur la mer par la construction de jetées et de môles

2. Chiffres du gouvernorat, recensement de 2003.

3. Lors de la construction de Port-Saïd, le terrain affleurait à peine au-dessus du niveau de la mer.

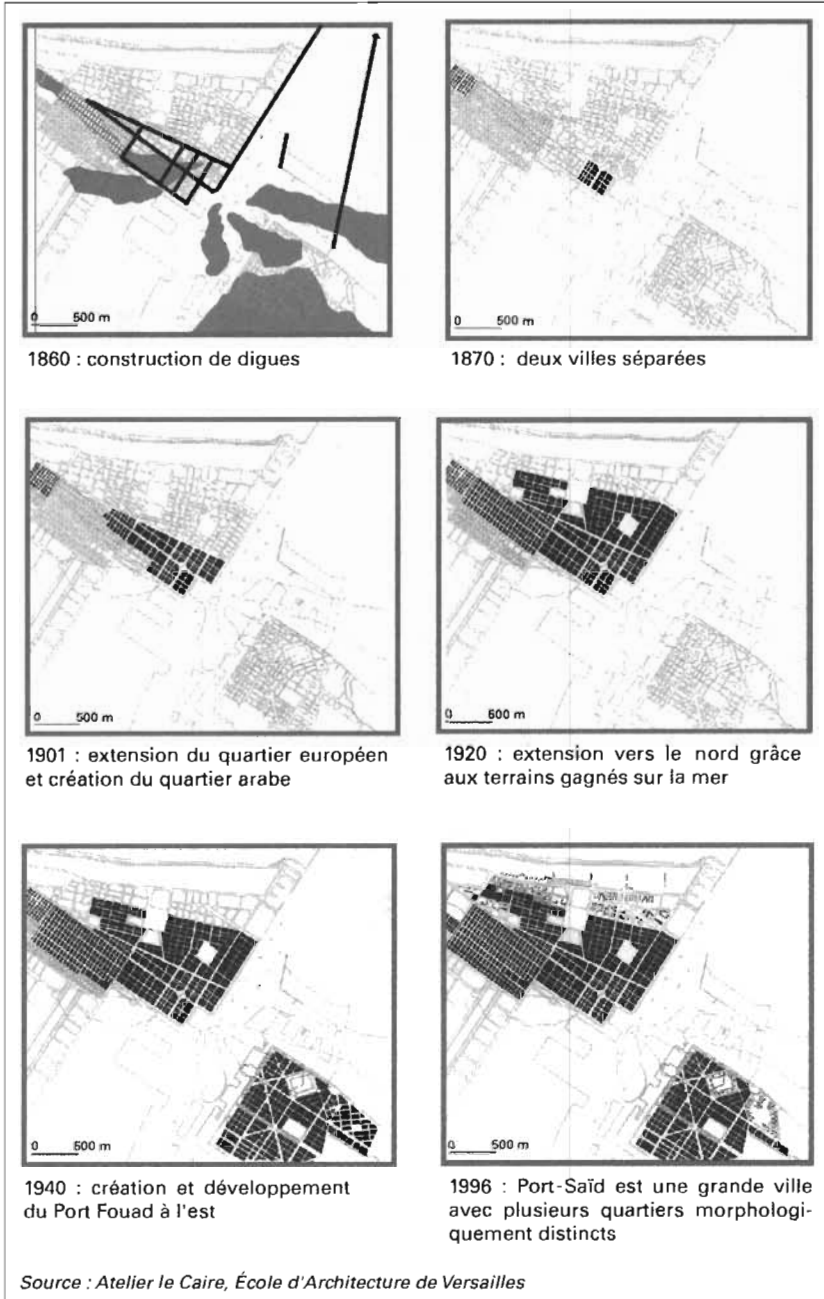


Fig. 1 : Évolution de Port-Saïd



## 1900-1950 : La ville et ses extensions

Dès le début du <sup>xx</sup>e siècle, en 1905, une deuxième jetée est construite à l'est de la première, pour contenir l'ensablement. La limite nord de la ville est repoussée une centaine de mètres plus loin ; une autre chaussée longeant le nouveau front de mer est construite. Très vite, la ville récupère du terrain entre le quai occidental du Canal et la première digue. La ville et son extension sont entièrement conditionnées par les travaux d'infrastructure nécessaires à la stabilisation du terrain et à sa consolidation. Aujourd'hui encore, cette avancée par étape est lisible dans la forme de la ville où chaque extension présente une structure urbaine et des modèles architecturaux propres.



*Photo 1 : L'entrée du Canal et le siège de la Compagnie au début du <sup>xx</sup>e siècle.*

Parallèlement, le village arabe s'agrandit considérablement, en récupérant du terrain sur le lac Manzala au sud et à l'ouest, mais garde sa limite cantonnée au boulevard Mohamed Ali. La ville européenne quant à elle, continue sa progression ouest avec un quartier de villas et de pavillons qui constitue la transition entre les deux villes.

En 1920, la Compagnie du canal de Suez pousse l'extension plus à l'est sur la rive orientale. Une coquette cité-jardin, Port Fouad, est ainsi installée à côté des ateliers de réparation et d'approvisionnement des bateaux.

En 1938, Port-Saïd gagne d'importants terrains au nord, une nouvelle organisation et plusieurs aménagements suivent. On construit une place monumentale

directement ouverte sur la mer, entourée par des bâtiments administratifs, un grand jardin dans le quartier européen, un deuxième jardin dans le quartier arabe et une place devant la gare. Au nord du quai Kitchener, ancien front de mer, les constructions balnéaires sont de plus en plus nombreuses. Elles sont d'abord édifiées avec des matériaux légers, essentiellement du bois, et se solidifient au fur et à mesure. Une autre chaussée est construite plus au nord, séparant la plage de la ville ; elle deviendra, par la suite, le boulevard de la corniche.

Port-Saïd s'accroît considérablement dans toutes les directions et les deux villes arabe et européenne finissent par se rejoindre en formant une seule entité, avec deux centres fonctionnant indépendamment. Les deux centres villes sont bien distincts, celui du quartier européen est près du canal avec les consulats, les hôtels, les grands magasins, les lieux de dépôt et de négoce, tandis que l'autre est à la charnière du quartier européen et du village arabe et sert ce dernier.

### **1956-2000 : l'Égyptianisation de la ville, « tout le monde à la plage »**

Entre 1956 et 2003, Port-Saïd connaît d'importantes transformations. De 1956 à 1973, la ville subit les effets de trois guerres successives<sup>7</sup>. Elle est entièrement évacuée en 1967 et reste inoccupée durant cinq ans. De 1974 à nos jours, l'arrière-pays agricole se construit.

La première période est marquée par l'introduction de l'architecture moderne sous la forme de grands ensembles de tours, de barres et de bungalows. On intensifie également les constructions de logements populaires au bord de la mer. Le front de mer forme une véritable ville balnéaire : on édifie sur la plage toute une série de logements populaires, des barres, des immeubles en V, des immeubles en demi-cercle et des bungalows bon marché pour les estivants. C'est la politique de « tout le monde à la plage ».

À partir de 1967, Port-Saïd subit les conséquences du conflit israélo-arabe. Le Sinaï est occupé, le canal maritime est fermé, les villes du canal sont presque entièrement évacuées et Port-Saïd est vidé de sa population<sup>8</sup>.

La troisième guerre de 1973 libère la région de la présence israélienne. Très vite, le pays entame le nettoyage et la réouverture du Canal ainsi que la reconstruction des trois villes du Canal (Port-Saïd, Ismailiya, Suez). Port-Saïd est concerné en premier lieu. La politique de libéralisme économique de l'époque propose de transformer Port-Saïd en ville franche. Grâce au plan d'aménagement global visant un développement économique et agricole centré sur la ville et renforçant son port maritime, Port-Saïd acquiert une nouvelle dimension et passe du statut de ville à celui de gouvernorat.

7. Il s'agit de la guerre franco-anglo-israélienne en 1956, de la guerre des Six jours en 1967 et de la guerre israélo-arabe en 1973.

8. Au total, presque un million de personnes quittent les trois villes du Canal et migrent vers le Caire et les villes de l'intérieur. À Port-Saïd, seuls quelques pêcheurs continuent à habiter un petit village sur le lac Manzala.

## Une multiplication urbaine : les trois villes

Port-Saïd est pensé, dès le départ, comme deux villes distinctes ; l'une est « européenne » sur la rive du Canal, l'autre, plus à l'ouest, est « arabe ». Jusqu'à aujourd'hui, les deux quartiers gardent leurs noms d'origine : *al Hai' al afrangui* et *al Hai' al arabi* ainsi que leurs caractéristiques particulières. Mais la création en 1920 de Port Fouad, sur la rive orientale, accentue la complexité de la ville. Dès lors, Port-Saïd fonctionne comme une grande ville avec trois quartiers de qualités distinctes. Chaque quartier raconte, par sa structure viaire et l'orientation de ses trames urbaines, une étape dans la construction de la ville.

La ville européenne (*al hai' al Afrangui*) est située directement sur la rive ouest du Canal où se trouvent les différents bassins de commerce, le siège de la Compagnie et les installations portuaires. Elle s'étend au nord jusqu'au front de mer et est limitée à l'est par le Canal, à l'ouest par le boulevard Mohamed Ali (rue al Shouhada), et au sud par le chemin de fer, les quais et les installations portuaires. Elle se compose de trois secteurs caractéristiques, le premier noyau, les quartiers nord gagnés sur la mer et l'extension ouest qui constituait la transition avec la ville arabe. Ces trois parties adoptent à peu près le même système de découpage. L'ensemble fait aujourd'hui environ 5 017 km<sup>2</sup> et compte 36 494 habitants<sup>9</sup>. C'est ici que se concentre la quasi totalité des églises, des institutions administratives, des équipements (le phare, la grande poste, les banques, les écoles, les hôpitaux, les marchés, les casernes et les consulats...) et des activités liées au port (douane, transactions, agences de voyage et de fret, hôtels...). La plupart de ces bâtiments sont construits sur des trames régulières avec des portiques et des loggias en bois, leur typologie est bien déterminée et leur hiérarchie correspond à celle de la voirie.

Cette partie de la ville se caractérise par une ordonnance quadrillée très simple. Le centre est formé par le premier noyau composé d'un rectangle traversé par deux voies perpendiculaires dont les angles intérieurs coupés à 45° dessinent une place centrale. Les quatre rectangles ainsi formés sont, à leur tour, redécoupés en quatre par deux voies se croisant à angle droit. Cet ordonnancement de base est accompagné de règlements rigoureux concernant la hiérarchie des voies, leur largeur et leur traitement<sup>10</sup>. Toutes les rues sont conditionnées par l'orientation du Canal, seul élément fixe dans une configuration très changeante. Les rues sont parfaitement parallèles ou perpendiculaires au Canal, mis à part le quai Eugénie (actuelle rue Safiya Zaghoul), qui délimitait le premier front de mer et dont l'orientation légèrement en diagonale est due à l'emplacement de la jetée principale.

9. L'ensemble de l'agglomération urbaine historique s'étend sur environ 12 km<sup>2</sup>, ce qui représente environ 1 % du territoire ; pourtant avec ses 168 850 habitants, il rassemble un cinquième de la population de Port-Saïd.

10. Dès le début de la construction de la ville, la Compagnie du Canal contrôlait strictement toutes les constructions.



*Photo 2 : Le magasin Simon Arzt et le quai du Canal au début du XX<sup>e</sup> siècle.*

Tout en faisant partie de la ville européenne, l'extension nord paraît différente avec sa composition monumentale autour du siège du Gouvernorat, dans l'axe d'un jardin entouré par le palais de justice, le service de santé et la municipalité (service d'architecture et d'ingénierie). Cette nouvelle centralité change l'orientation de la ville : d'une ville orientée vers le Canal, où le bâtiment de la Compagnie était un élément central, on passe à une ville ayant pour centre le palais du gouvernement, c'est-à-dire une ville ouverte sur la mer.

La composition géométrique de cette extension, aux voies en diagonale, contraste avec la trame régulière qui régit l'ensemble de la ville. Si le premier noyau reflète le début d'une ville qu'on endiguait afin d'en consolider le sol, en revanche, les voies et les trames urbaines du quartier nord expriment une interaction entre la ville première et son extension. Seules les voies de base nord/sud sont continues, les autres voies adoptent, quant à elles, une direction oblique afin d'être perpendiculaires au front de mer. Le rattrapage du changement d'orientation se règle autour de la place du gouvernorat et le passage d'un système à l'autre se trouve marqué par un changement du découpage et de la trame. Se produit ainsi une hésitation avant de retrouver la nouvelle trame. C'est le moment où se règle la déformation d'un découpage par un changement d'orientation.

Au-delà de cette subtilité géométrique, apparaissent deux manières de concevoir la ville à un intervalle d'une trentaine d'années. À la première structure serrée et dense où les trames sont parfaitement orthogonales s'oppose une organisation plus aérée, formée de figures géométriques et de voies en diagonale aboutissant à des grands squares.



Ces deux conceptions distinctes sont liées à l'histoire même de ce territoire et à sa topographie. L'étroite bande du début ne permettait aucune fantaisie, d'où un découpage serré qui maintenait le sol et le protégeait du vent qui balayait les rivages. La disponibilité de terrain gagné aussi bien au nord, sur la mer, qu'au sud, sur le lac Manzala, offrait une potentialité pour d'autres expérimentations et formes urbaines.

La troisième partie de la ville européenne, formée de petits pavillons construits par la Compagnie, est un « secteur de transition » qui la sépare du quartier arabe. L'îlot pavillonnaire, dans ce secteur, est souvent rectangulaire et linéaire, il mesure environ 45 mètres par 85 mètres et se compose de parcelles de 20 à 26 mètres de profondeur, disposées dos à dos. Les pavillons et les maisons (en bande ou jumelées) sont à l'alignement ou bien en retrait derrière un petit jardin de façade (cahier photo, p. IX et p. X). Dans les deux cas, le cœur de l'îlot est occupé par des jardins individuels séparés seulement par des haies. L'îlot peut être découpé en 16 ou 20 lots, il peut également se scinder en deux par un passage intérieur, se densifier au maximum et former alors un ensemble de deux fois 28 parcelles dos à dos.

Le « village » arabe (*al hai' al Arabi*) est édifié à l'ouest de la ville européenne. Il forme un rectangle limité par la rue al Shuhada à l'est, la rue Al Sayed Sarhan à l'ouest, la rue Saad Zaghlul au nord, et la rue al Nasr au sud. Il occupe aujourd'hui une superficie de 1 592 km<sup>2</sup> et abrite 64 892 habitants. Dès le départ, ce quartier arabe est pensé comme un quartier d'habitation pour les ouvriers et les employés arabes de la Compagnie. Il ne contenait donc aucun siège administratif, les équipements présents se résumaient à une mosquée et un marché couvert. La déclaration de statut de « ville franche », à la fin des années 1970, transforme ce quartier en un grand marché, une zone d'entrepôts où l'on trouve toutes sortes de produits importés. Le quartier arabe se caractérise par une très forte densité urbaine et par une architecture légère avec des façades formées de balcons et de grandes baies ajourées, entièrement en bois (cahier photo, p. X). Son système urbain correspondait à une organisation administrative composée d'unités rectangulaires tout à fait identiques. Chaque unité était considérée comme quartier (ou hara) et était dirigée par un chef, habitant sur place. Ce système administratif permettait de contrôler une population arabe dans une ville d'abord habitée et gérée par des Européens.

L'ensemble de ce quartier est extrêmement structuré. Ses trames orthogonales régulières donnent lieu à des îlots rectangulaires parfaitement identiques de 70 mètres par 110 mètres (7 700 m<sup>2</sup>). Chaque îlot est desservi par trois catégories de voies de circulation : la première, large de 15 mètres avec des arcades délimite l'îlot, la deuxième de 10 mètres de largeur forme la circulation interne, enfin la troisième catégorie de 4 à 6 mètres de largeur constitue les voies de desserte privée. Cette dernière catégorie de voies est dépourvue d'arcades et les trottoirs sont formés par le seuil d'entrée des maisons.

Ce système viarie, qui traverse l'îlot, engendre un découpage parcellaire extrêmement serré. Chaque îlot est divisé en quatre lots de 30 m × 50 m chacun qui se découpent à leur tour en 16 petits lots de 13 m × 23 m. Les petits lots peuvent accueillir chacun jusqu'à dix parcelles mitoyennes d'environ 26 m<sup>2</sup> (4 m 50 × 6 m 50) disposées dos à dos. Ces petites parcelles correspondent à un logement minimal composé de deux pièces et une cuisine. Cette densité extrêmement forte du quartier arabe (128 parcelles sur un îlot de 7 700 m<sup>2</sup>, voiries comprises) contraste avec les quartiers européens où la densité n'atteint qu'une vingtaine de parcelles sur une superficie égale.

La cité-jardin de Port Fouad est située sur la rive orientale, à l'est du canal, à côté du chantier naval. L'expérimentation urbaine et la composition géométrique du quartier nord trouvent ici leur consécration. La Compagnie du Canal de Suez, qui a entièrement construit cette cité sur le modèle de cité-jardin anglais, a adopté un nouveau procédé utilisant des figures géométriques.

En effet, l'ensemble de cette ville nouvelle est organisé à partir de grands boulevards avec un terre-plein central traversé par des voies diagonales. Les croisements sont agrandis par des pans coupés formant ainsi des ronds-points ou des placettes plantées. L'axe principal de la ville s'ouvre directement sur la perspective du bâtiment de la Compagnie sur la rive ouest et jouit d'une vue dégagée sur Port-Saïd. Toutes les voies sont plantées avec des arbres d'alignement et les avenues ont des promenades centrales. De même, le bord de mer et le quai du Canal forment de grandes promenades plantées. La place d'accès est couronnée par le bâtiment du tribunal mixte construit dans le plus pur style mauresque. En plus des carrefours de croisement, la ville est dotée de deux gigantesques espaces verts, le jardin public, au nord et le stade, au sud.

La structure urbaine de Port Fouad montre encore un cas de figure bien différent de celui de Port-Saïd. Son système bien structuré régit aussi bien le découpage des îlots et l'organisation parcellaire que la relation entre la configuration de la voirie et l'ensemble du tissu urbain. La ville montre une grande variété architecturale : des villas, des pavillons, des maisons individuelles, des maisons jumelées et des maisons en bande, le tout établi à partir d'un plan type. La première partie de cette cité-jardin est formée de deux types d'îlots : de grands îlots rectangulaires ou carrés près du canal et affectés aux équipements, et des îlots pavillonnaires rectangulaires, découpés en parcelles traversantes ou dos à dos. Dans les deux cas, les bâtis sont toujours mitoyens, ce qui donne des façades continues, et il est rare de trouver des îlots regroupant deux fonctions différentes.

### **Les arcades et le paysage urbain de Port-Saïd**

Si les arcades, d'une manière générale, sont utilisées pour dessiner une façade homogène en vue d'un rattrapage d'alignement, en cas de percement, ou pour accentuer la monumentalité d'une place principale, à Port-Saïd, la fonction du système d'arcades va au-delà. Il s'agit d'un des éléments structurants de la ville qui participe à son organisation et lui donne son identité (cahier photo, p. IX).

L'homogénéité générale du système régulier orthogonal de la ville de Port-Saïd se révèle être aussi une grande variation de la combinaison voirie/arcades. La structure viaire est gérée par une hiérarchie stricte qui découle des procédés de construction du territoire. Toutes les voies principales sont, à l'origine, des digues et des quais et mesurent 30 mètres de largeur et si les voies nord-sud marquent la limite entre les quartiers, les voies est-ouest, lien entre la ville et l'eau (le canal à l'est et le lac à l'ouest), signalent en revanche la transition entre la ville et ses extensions. Trois catégories de voies existent : les boulevards, larges de 30 mètres, les rues secondaires, larges de 12 à 15 mètres, et les ruelles de desserte, larges de 10 mètres <sup>11</sup>. Mais ces catégories ne se définissent pas seulement par leur largeur : c'est le système hiérarchisé adapté avec son architecture et ses arcades qui forme l'identité de chaque rue.

Les voies nord-sud à arcades en maçonnerie sont de 30 mètres chacune répartie en trois : une chaussée de 10 mètres et 2 trottoirs de 10 mètres chacun qui sont à leur tour divisés en deux : 5 mètres sous arcades et 5 mètres de trottoir proprement dit. Les trottoirs sont séparés des arcades par une ou deux marches et sont régulièrement plantés d'arbres d'alignement.

Mais les voies principales ne sont pas toutes identiques, les voies est-ouest apparaissent légèrement différentes. Elles sont parfaitement perpendiculaires au Canal dans la première partie de la ville européenne, puis obliquent à partir de l'ex-quai Eugénie (premier front de mer). Elles suivent le même découpage en trois avec les arcades et ont les mêmes caractéristiques. Mais à partir de l'extension des années 1930 <sup>12</sup>, elles sont souvent asymétriques et plus larges avec une physionomie qui rappelle leur origine de front de mer. Elles ont un terre-plein central planté de palmiers et une large promenade végétale côté mer.

Il existe une relation complémentaire entre types de voies et types d'arcades. Cette relation est gérée à plusieurs niveaux hiérarchisés et présente des cas de figures très complexes. Les arcades en maçonnerie se trouvent surtout dans les voies principales, elles structurent le paysage de la rue au niveau du rez-de-chaussée. Elles marquent aussi souvent la transition entre le trottoir proprement dit et un espace de représentativité où les vitrines de boutiques, les salons de thé, les entrées des immeubles s'expriment. Le trottoir est ainsi divisé en deux parties distinctes, un espace de flânerie sous les arcades et un espace protégé par les arbres pour la circulation. Enfin, les types architecturaux, façades, balcons et modénatures <sup>13</sup>, réalisés eux aussi en maçonnerie, prolongent l'identification de chaque voie.

11. Il existe des voies de 4 mètres de large mais uniquement dans la ville arabe.

12. Cette limite correspond à l'actuelle rue 23 juillet (ex-quais Kitchener) qui marquait, jusqu'en 1956 la limite de la concession de la Compagnie du Canal de Suez. Au-delà de cette limite, les terrains étaient propriété de l'État égyptien, mais toutes les constructions appliquaient les réglementations imposées par la Compagnie.

13. Terme architectural qui désigne les moulures et les corniches d'une façade. Ce terme est utilisé, par extension, pour signifier toutes les décorations extérieures de la façade.

Les galeries et portiques en bois se trouvent dans les rues secondaires, moins larges, et font partie intégrante de la voie. Les colonnettes, également en bois, sont généralement au bord du trottoir souvent étroit. Elles permettent la protection des trottoirs et, en outre, leur hauteur et la légèreté de leur matière n'altèrent pas la vue générale. Ici aussi, les façades architecturales construites en matières légères avec leurs vérandas et leurs balcons de bois participent à la distinction identitaire des rues.

Le changement de type d'arcades marque le passage d'une rue principale à une rue secondaire. Ce passage se fait, selon les croisements des rues, grâce aux différents types d'arcades à angle ouvert ou angle fermé ; par la transition d'une arcade en pierre à une galerie en bois, par le croisement de deux galeries en bois, etc. Chaque carrefour a un traitement particulier qui annonce le passage d'une situation urbaine à une autre, donnant ainsi à chacune son identité propre.

Dans la ville arabe, la relation arcade/voirie/architecture engendre également des solutions ingénieuses. La double hiérarchie de découpage et de la voirie est soulignée et renforcée par un rigoureux traitement d'angle qui présente plusieurs cas de figures selon l'emplacement et le croisement. Cette variation d'angles correspond en même temps à un changement de type de construction et de largeur de voie : angle ouvert, angle fermé, angle arrondi, en maçonnerie, en bois, mélangé, retourné, toute une gamme de solutions offrant une très grande richesse architecturale et urbaine.

### **Le schéma d'aménagement : un projet pharaonique**

Après la récupération du Sinaï, l'Égypte passe à la reconstruction de la région du Canal de Suez. Pour préparer le retour de la population, un schéma d'aménagement régional et un schéma directeur pour la ville de Port-Saïd sont conçus. Leur objectif est à la fois de garder le rôle portuaire international de la ville tout en l'intégrant dans le territoire égyptien par le développement d'infrastructures et par la création d'un arrière-pays agricole. Le schéma d'aménagement général du gouvernorat de Port-Saïd confirme le rôle d'un pôle de croissance commercial et industriel régional et se base sur la prévision d'un million d'habitants en l'an 2015 [El Kadi, Bruyas, 1995, p. 38].

Le plan actuel de développement global de Port-Saïd est un projet « pharaonique ». Il vise tout à la fois la constitution d'un arrière-pays agricole et industriel, la création d'un port international et d'une zone industrielle sur la rive orientale, enfin la réalisation d'un « ring road » autour de Port-Saïd et de Port Fouad, projet en relation avec la route internationale reliant al Ariche, à l'est, à al Saloume, à l'ouest. Ces projets titanesques ont pour objectif la création d'un pôle économique qui transformera cette ville-port d'une taille moyenne d'environ 600 000 habitants, confinée par des limites naturelles (mer, lac, lagunes) en un gouvernorat appuyé sur un arrière-pays agricole et industriel. Rien que dans le domaine agricole, il s'agit de la réparation et de la mise en culture de 280 000 hectares « 620 000 feddans ». La découverte, d'autre part, de puits de

gaz naturel et de pétrole conforte l'installation d'une zone industrielle qui accueillera notamment des cimenteries et des usines sidérurgiques, agroalimentaires et pétrochimiques. Le port international, la zone industrielle sur la rive orientale ainsi que le projet de la « Route Méditerranéenne »<sup>14</sup> viendront compléter cette transformation.

De toute évidence, ces projets ont et auront un retentissement direct sur la ville et l'agglomération actuelle. Trente mille unités de logements sont réalisées ou en cours. L'agglomération actuelle multiplie par dix la superficie urbaine de la ville historique<sup>15</sup>. Le gouvernorat œuvre avec acharnement pour l'accomplissement de ces programmes qui nécessitent d'importantes infrastructures (routes, eau, égouts, électricité, gaz, etc.) et de grands équipements (écoles, hôpitaux, etc.).

### **Transformations : densification et surélévation**

Jusqu'aux années 1990, la ville avait gardé une stabilité relative<sup>16</sup> et le bâti présentait une certaine cohérence en rapport avec le statut des voies. La présence des arcades préservait la stabilité de l'espace public et l'homogénéité des façades. D'une manière générale, même si le style architectural avait changé, les nouveaux bâtis maintenaient les arcades et respectaient l'ordonnance de la voirie.

Pourtant, cette stabilité relative a été compromise par le changement d'activité depuis que la ville est devenue port franc. Ce phénomène est particulièrement marqué dans le quartier arabe où le commerce investit tout le rez-de-chaussée, transformant ainsi le quartier en un grand marché de l'habillement. Les conséquences se font sentir immédiatement, le débordement du commerce sur l'espace public se traduisant par l'appropriation des arcades et l'occupation de certaines voies qui se trouvent converties en marchés ouverts, donc fermées à la circulation.

La poussée économique accélère la transformation du bâti et la tendance à la destruction et à la reconstruction s'affirme de plus en plus. Les changements ne se limitent plus à une simple substitution douce au niveau de la parcelle, où le nouveau bâti s'intègre entièrement à l'intérieur du système des arcades. On assiste de plus en plus fréquemment à des mutations spectaculaires dans certains îlots, notamment le long du canal et dans les quartiers du bord de mer. Désormais, il s'agit de substitution parcellaire avec des nouvelles constructions nettement plus hautes (R+10 au lieu de R+5), d'où la densification de l'îlot et le changement de taux d'occupation du sol, ou bien

14. Al Ariche est à la frontière est avec le territoire palestinien, Al Saloum est à la frontière ouest avec la Libye. La route de la Méditerranée est longue d'environ 1 500 km, elle a été mise en service en 2003.

15. La ville historique regroupe le quartier européen, le quartier arabe et le centre urbain de Port-Fouad.

16. Une étude faite en 1994 avec les étudiants de l'école d'Architecture de Versailles a montré à l'époque une très grande stabilité. Cette situation a été complètement bouleversée et on constate actuellement une importante mutation et une transformation accélérée.

encore l'effacement total du parcellaire et l'implantation de barres ou de tours. On constate, particulièrement au sud du noyau principal, une substitution importante et radicale, où les premiers bâtiments en bois de Port-Saïd et les grands entrepôts laissent place à des immeubles de R+10. Ces procédures sont actuellement utilisées pour toute opération de rénovation, aussi bien à Port-Saïd qu'à Port-Fouad.

Ces changements donnent lieu à d'importantes mutations. La première ville européenne fonctionnait comme un centre ville : à côté d'une occupation résidentielle, on trouvait les banques, hôtels et commerces de luxe, agences de voyage, écoles, cinémas, consulats etc. Aujourd'hui, la plupart de ces activités se sont déplacées vers la rue de la Corniche dans un espace mono-fonctionnel, entièrement consacré aux commerces sous les nouvelles arcades. Le centre ville se trouve ainsi privé d'un atout important et Port-Saïd entre dans une nouvelle phase, avec le risque de perdre à tout jamais les éléments qui ont forgé ses caractéristiques et ses particularités.

Cette politique de rénovation touche lourdement le quartier arabe. Fragilisé par sa transformation en marché ouvert et lieu de dépôt durant 30 ans, il subit les aléas du temps et la perte du pouvoir économique. L'utilisation massive du bois dans presque toutes les constructions fragilise ce quartier et plusieurs incendies récents ont accéléré sa déchéance. L'attaque des fourmis blanches qui dévorent le bois et le manque d'entretien des édifices ont fini par rendre ce quartier de plus en plus vulnérable.

Le projet de rénovation générale du quartier, actuellement en cours de réalisation, prévoit l'élargissement systématique de toutes les voies internes, la suppression des arcades, et l'autorisation de nouvelles constructions jusqu'à une hauteur de R+8 !

Cette défiguration systématique de la ville est due, notamment, à l'application stricte et malheureuse des règles urbanistiques qui régissent la construction des nouveaux secteurs dans toute la ville et sans distinction des quartiers. Ces procédures risquent, à court terme, non seulement de bouleverser le paysage urbain et les structures sociale et économique de la ville, mais également de détruire un patrimoine architectural et urbain unique.

### **Le tourisme est-il une alternative de développement ?**

Malgré de vives critiques sur les conséquences ravageuses du statut de port franc, celui-ci présentait toutefois une manne importante pour la ville et une source économique non négligeable. La décision de mettre fin à ce statut plonge la ville dans le marasme économique et la pousse à trouver une alternative économique viable, permettant de poursuivre certains projets en cours<sup>17</sup>. D'où une course contre la montre menée par le pouvoir municipal depuis quelques années

17. L'organisme du Port franc participait activement au financement de plusieurs projets de développement économique et touristique ainsi que des projets d'infrastructures et du nouveau port international. La disparition du statut de ville franche risque de compromettre la réalisation de ces projets.

afin de trouver un remplaçant solvable pour le développement économique, avant la fin du statut de zone franche.

Un des projets d'avenir proposé pour Port-Saïd est le développement du tourisme. Dans ce cadre, la ville a construit de grands hôtels et des villages touristiques tout au long de la plage aussi bien à Port-Saïd qu'à Port Fouad<sup>18</sup>. Le front de mer fait actuellement l'objet d'une densification systématique et d'une privatisation de la plage qui coupe peu à peu la ville de la mer. Il en résulte une densification parallèle le long du boulevard de la Corniche où centres commerciaux, banques, sièges de sociétés, administrations sont en construction. D'autres projets, un port de plaisance et une marina, sont également en cours de réalisation sur la mer Méditerranée en plus d'un port de pêche touristique et d'une promenade le long du lac Manzala.

Une politique de développement touristique s'emploie souvent à renforcer tous les potentiels touristiques d'une ville et conduit inévitablement à développer son aspect historique et ses caractéristiques architecturales et urbaines. La politique actuelle menée à Port-Saïd risque cependant de lui être fatale car elle conduit paradoxalement à détruire les qualités paysagères fondatrices qui ont fait la renommée de la ville.

En effet, Port-Saïd est une ville insulaire née de l'eau. L'histoire de sa formation et de la conquête du terrain le prouve et l'explique. Tout au long de son histoire, la ville a gardé et même développé cette étroite relation avec l'eau. L'étude et l'analyse de la voirie dévoilent ce dialogue particulier et montrent comment toutes les rues nord sud, à l'origine des digues, exprimaient la conquête des terrains sur la mer et sur le lac, en les mettant continuellement en perspective. La limitation de hauteur à R+3 maximum, avec des constructions non continues, tout au long du boulevard de la Corniche, accentuait cette relation et mettait en scène la mer pratiquement dans les axes de toutes les voies. On pouvait ainsi voir la mer de partout. Le paysage des cabanes et des bateaux de pêcheurs sur le lac Manzala, au sud, s'opposait au paysage estivant et maritime du nord. De même, les rues est-ouest, toutes orientées vers le Canal, marquaient les limites successives de la ville. Les silhouettes des grands bateaux en transit rythmaient le parcours de la ville et constituaient des points de repère au même titre que le phare. Ces particularités du paysage *portsaïdi* sont aujourd'hui compromises à jamais. Le développement touristique a complètement bouleversé ce dialogue entre l'eau et la ville dont les constructions masquent désormais la mer. La ville ne s'inscrit plus en continuité avec l'eau.

La même situation prévaut du côté du Canal. Un des derniers projets de la ville a abouti à la construction d'un écran continu formé d'une promenade haute tout au long du Canal avec, au rez-de-chaussée, des boutiques et des locaux commerciaux qui sont aujourd'hui tous inoccupés. Une contradiction de plus, car l'annonce de la fin toute proche du statut de zone franche a déjà provoqué une

18. 6 villages touristiques sont déjà construits, 4 à Port-Saïd et 2 à Port Fouad. Deux autres villages sont à construire à Port Fouad. On compte actuellement 16 hôtels, 1 185 chambres et 2 732 lits.

importante baisse des échanges commerciaux et plusieurs boutiques et locaux sont actuellement inutilisés, aussi bien dans la ville européenne que dans le quartier arabe.

### Ville historique : inventaire ou préservation du patrimoine ?

Le deuxième aspect que les autorités voudraient développer est l'aspect « historique » de la ville en lançant un projet d'inventaire. Il s'agit de forger une image patrimoniale pour conforter l'image touristique. La municipalité, dans son bilan annuel, définit trois catégories d'objets à prendre en considération comme patrimoine : les sites touristiques, les édifices religieux et les cinq monuments<sup>19</sup>. Le Haut Conseil des Antiquités (ministère de la Culture) a également préparé une liste de douze bâtiments de « valeur artistique et historique », dans laquelle on trouve invariablement des écoles telles que l'École Sainte Marie, le Lycée Français, le Couvent des bonnes sœurs, des maisons, des immeubles d'habitation, un marché et l'ancien phare. Des objets qui, malgré leur intérêt historique et artistique certain, sont isolés de leur contexte et choisis au hasard. La façon dont est réalisé l'inventaire du patrimoine architectural des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles en Égypte, particulièrement à Port-Saïd, soulève une véritable interrogation concernant la viabilité de cette politique qui devient plus un facteur de menace que de conservation.

L'étude détaillée du système architectural et urbain de la première partie de ce travail a montré la complexité et la richesse d'une structure extrêmement hiérarchisée. Isoler des bâtiments de leur contexte conduit inévitablement à la destruction totale du système. Une analyse préalable et approfondie de la ville est un outil pertinent pour éviter ce genre de sélection aléatoire et proposer une stratégie globale d'intervention sur les secteurs historiques des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, en prenant en considération le contexte du bâti, le système urbain dans son ensemble et la ville dans l'agglomération et le territoire.

Par ailleurs, si le statut des édifices publics (banques, musées, administrations) peut faciliter leur classement et la gestion de leur réhabilitation ou restauration, les immeubles d'habitation, d'une richesse particulière à cette époque, ont, en revanche, un statut foncier très compliqué. Pratiquement toutes ces résidences ont un loyer bloqué depuis les années 1960 et sont soumis au système de bail héréditaire et transmissible. Les loyers dérisoires ne fournissent aux propriétaires privés aucun moyen pour l'entretien de leurs propriétés et la situation est pire quand la propriété est au secteur public<sup>20</sup>. Le manque d'entretien, la sous-occupation et l'occupation abusive des toits fragilisent terriblement cet héritage.

19. Le socle de la statue de Ferdinand de Lesseps, le Bâtiment de la Compagnie du Canal de Suez, le monument du soldat inconnu, le Musée national de Port-Saïd, le Musée Militaire.

20. Les édifices publics sont souvent propriété publique, tandis que les immeubles d'habitation ont un statut très variable : propriété de compagnies d'assurance, de personnes privées, de *wakf*, etc.



Le tout récent travail sur la préservation et la gestion du patrimoine des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles en Égypte et en Syrie a montré les difficultés d'une politique de réhabilitation patrimoniale sans remise en cause et restructuration du cadre juridique et administratif concerné<sup>21</sup>.

### Quel avenir pour Port-Saïd ?

La ville de Port-Saïd n'est plus ni un port de transit, ni un port de passage, elle ne sera plus zone franche, dans un an ou deux, et ne bénéficiera plus d'aucune ressource économique propre comme par le passé. La reconversion du Grand Port-Saïd en un pôle d'activité économique national devrait relever, en ce qui concerne le port, d'une stratégie globale et d'une politique macroéconomique aux échelles nationale et internationale. La réorientation de la ville vers une vocation touristique ne doit pas se résumer à la construction d'un énième village touristique.

La ville de Port-Saïd est un patrimoine, et ceci peut représenter en soi une alternative très valable. Nous avons constaté la double dimension, nationale et internationale, qui caractérise cette ville du point de vue architectural et urbain. La question de la protection de son patrimoine des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles devrait passer inévitablement par l'établissement d'un plan de développement global à l'échelle de la ville. Paradoxalement, l'instant où l'on décide d'agir pour protéger et préserver correspond à un moment où la ville sort de ses limites et subit une importante extension, où l'on construit de nouveaux quartiers et de nouvelles infrastructures. C'est précisément le moment où l'ensemble patrimonial des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles perd son statut de ville pour devenir un « quartier historique » dans une agglomération plus étendue.

La question qui s'impose alors est comment faire pour éviter à ce quartier historique un avenir extrême, soit de centre muséifié, soit de quartier abandonné et paupérisé ? Quelle stratégie faut-il adopter pour que le « quartier historique » trouve un nouveau rôle articulé aux projets de développement en cours ? Une solution est la redéfinition des opérations d'aménagement et de rénovation engagées dans le cadre du plan de développement ou prévues au schéma directeur, autour d'un choix de conservation et de valorisation du système de structure urbaine existant dans la ville ancienne. Cet héritage si original pourrait alors devenir un élément vivace de la transformation urbaine en cours de Port-Saïd...

21. Hercomanes (*Heritage conservation and management in Egypt and Syria*, programme coordonné par l'IRD et financé par la CE).

## BIBLIOGRAPHIE

- BURCHELL S.C., CHASSIGNEUX A. [1967], *Le Canal de Suez*, Paris, Éditions RST.
- CENTRE DE GIS DU GOUVERNORAT DE PORT-SAÏD [2003], *Le schéma directeur*.
- CERVELLATI P.L., SCANNAVINI R., DE ANGELIS C. [1981], *La nouvelle culture urbaine, Bologna face à son patrimoine*, Paris, Le Seuil.
- DELATOUR R. [1953], *Le Port de Port-Saïd*, Thèse de doctorat, Faculté de droit Grenoble.
- EL KADI G., BRUYAS F. [1995], « Le devenir d'une ville de la Méditerranée : Port-Saïd, de la Mondialisation à la régionalisation », *Cahiers de la Méditerranée, Villes intermédiaires en Méditerranée*, n° 51, décembre, p. 21-43.
- GIOVANNONI G. [1998], *L'urbanisme face aux villes anciennes*, Paris, Le seuil.
- GOUVERNORAT DE PORT-SAÏD [2003], *Dalil khedmet al Mostathmerin (guide des investisseurs)*, Port-Saïd.
- GOUVERNORAT DE PORT-SAÏD, CENTRE D'INFORMATIONS [2003], *Port-Saïd 2003*.
- APUR [1983], « Rome, Protection et mise en valeur du patrimoine architectural », *Paris Projet*, n° 23-23, Paris, APUR/Ville de Paris.
- RAYMOND P. [1950], *Le Port de Port-Saïd*, Mémoire de la Société d'Étude Historiques et Géographiques de l'Isthme de Suez, Le Caire, Imprimerie de Scribe Égyptien.
- RITT O. [non daté], *Histoire de l'Isthme de Suez*, p. 267.
- UNESCO [2003], *Identification and documentation of Modern Heritage*, World Heritage papers 5, UNESCO.



Le système des arcades, une des caractéristiques de Port-Saïd.  
(© Sawsan Noweir, 2004)

La ville de Port-Saïd est riche  
par la diversité de ses styles  
architecturaux.  
(© Sawsan Noweir, 2004)



Les pavillons jumelés construits par la Compagnie du Canal de Suez dans les années vingt.  
(© Sawsan Noweir, 1994)

X



Les immeubles en bois du quartier arabe.  
(© Sawsan Noweir, 1994)



Quartier européen, maisons jumelles  
avec galerie en bois.  
(© Sawsan Noweir, 1994)



Les immeubles avec galeries  
en bois de la ville européenne.  
(© Sawsan Noweir, 2004)