

Egypte - Recompositions
Peuples méditerranéens 41-42
oct. 1987-mars 1988

COMPOSITION DE LA FORME URBAINE DU CAIRE

Mercedes VOLAIT

O.R.S.T.O.M. Fonds Documentaire

N° : 25129 ex 1

Cpte : B

96

M

Qu'elle fascine ou qu'elle rebute ses visiteurs — et non point les seuls Occidentaux —, la capitale égyptienne a suscité, au cours des âges, une abondante littérature ; les descriptions, le plus souvent apocalyptiques, de la ville sont ainsi légions. Elle était tout récemment encore, la protagoniste des « impressions égyptiennes » de deux auteurs¹, l'un fort critique, l'autre tout à fait séduit. Ces textes, une fois de plus, s'essayaient à retranscrire la démesure du Caire, ses rafales de sable et ses couleurs, ses bruits et ses odeurs, ses collines d'immondices et de gravats, ses embouteillages et ses foules, ses chantiers et ses ruines, mais aussi la douceur nocturne de ses rues, ou encore la gaieté charmeuse de ses habitants... Monde de contrastes et de paradoxes, la ville, par son gigantisme, intrigue. D'autant qu'elle n'est peut-être jamais ce que l'on attend qu'elle soit. Entre l'image que l'on s'en fait, et ses réalités perpétuellement changeantes, l'écart se creuse... s'est toujours creusé.

En 1911, déjà, averti de l'évolution récente de la cité, un Le Corbusier en conçoit une profonde déception, avant que de s'y être jamais rendu... Et de rapporter, dans son *Voyage d'Orient*², premier périple qui n'incluera pas Le Caire, ces propos entendus à Istanbul et attribués à un sujet grec, résident cairote et dentiste de profession :

« "Ah, mais Le Caire ? C'est cent fois plus beau qu'ici (Istanbul) ! Oh, certainement car ils ont les Anglais là-bas³. Allez-y, saperlotte, c'est une ville comme en Europe. Vous y aurez du plaisir, vous y verrez quelques rues en asphalte. Et puis il y a

des tramways, et des hôtels, cinquante, cent fois plus grands que celui-ci. Vous ne manquerez pas d'aller à Héliopolis ; là sont toutes les maisons neuves."

Abasourdi, je demande des nouvelles de la ville arabe, de la *ville blanche*⁴, aux moucharabiehs et aux minarets polychromés, et puis du musée où il y a bientôt toute l'Egypte.

"Oul, oui, connais çà, mais enfin c'est pas çà Le Caire." Il connaissait par contre les Pyramides. »

S'il est superflu de commenter ici l'appréciation implicite — et empreinte de nostalgie dépitée — de celui qui va devenir une grande figure de l'urbanisme, la question sous-jacente n'en reste pas moins entière. Car, au fond, qu'est Le Caire ? Ville arabe, européenne ou africaine, pour reprendre la terminologie en usage ? Comment en définir ne serait-ce que la forme physique et en restituer l'évolution ? Les Cairotes eux-mêmes ne disent-ils pas avoir le plus grand mal à reconnaître leur ville ?

Crise de la ville ou crise des modèles ?

Si, en évoquant tout à la fois la ville utopique des futuristes par ses nouveaux réseaux aériens de circulation automobile, mais encore la cité « médiévale » classique en ses innombrables passages et venelles, Le Caire demeure insaisissable, c'est que, outre les contrastes, les transformations s'y produisent avec une telle rapidité que l'on est bien en peine de les saisir, plus encore de les interpréter. Caractéristique, sans doute, que ce processus de développement somme toute assez énigmatique de la ville — en partie car il ne ressortit pas à un modèle clairement identifiable —, processus que ni la succession des descriptions, pas plus que celle des données chiffrées, ne peuvent permettre de réellement cerner. Les récits, on le sait, renseignent plus sur leurs auteurs que sur leur objet déclaré... mais les chiffres ne sont pas à manier avec moins de prudence. Et si, avec un degré de fiabilité qui demeure toutefois invérifiable, ils peuvent d'emblée donner le vertige, ce n'est pas tant en raison des valeurs affichées, que du fait même de la difficulté éprouvée à les mettre en série. Ainsi les limites administratives du Caire ont tellement varié d'un recensement à l'autre qu'il est quasi impossible de constituer des séries homogènes. Ceci étant dit, la croissance urbaine de la ville ne date pas d'hier : en 1927 déjà, elle dépassait le million d'habitants. Et au cours de la période 1917-1966, Le Caire (administrativement réduite à la seule rive Est du Nil à partir de 1960) a crû à un rythme largement supérieur à celui du pays ; passant dans l'intervalle de 805 000 à 4 212 000 habitants. L'exode rural participait alors pour plus d'un tiers à cet accroissement. A partir de 1966, l'exode s'est porté de préférence vers les zones périphériques situées au nord (gouvernorat de Qaliubiyya) et au sud-ouest de la ville (gouvernorat

de Giza) ; ce faisant ces dernières enregistraient à leur tour de formidables taux de croissance de l'ordre de 8 % par an.

Mais si l'on en croit les derniers chiffres publiés (résultats préliminaires du recensement effectué en novembre 1986⁵), il n'est plus possible d'attribuer tous les maux du Caire au flot continu des ruraux vers la capitale. La région du grand Caire compterait aujourd'hui 9,7 millions d'habitants (et non point 12 millions comme l'on se plaisait à l'avancer ces dernières années), et son taux d'accroissement annuel a légèrement reculé par rapport aux périodes antérieures, à tel point qu'il s'avère désormais inférieur au taux national⁶, qui a, quant à lui, sensiblement augmenté (2,3 % entre 1966 et 1976, puis 2,8 % entre 1976 et 1986). Face à ce type d'expansion, les autorités sont actuellement confrontées à un nouveau cas de figure. La question à l'ordre du jour n'est plus tant de « fermer le Caire à l'immigration »⁷ — à défaut d'être nul, l'exode semble avoir été compensé à l'échelle de l'agglomération —, que d'améliorer et de développer le cadre existant afin de pouvoir absorber la croissance naturelle du Caire.

Car, tout catastrophisme mis à part, on ne peut pas dire que le développement de la ville s'effectue dans des conditions optimales. La saturation de certains quartiers, où les densités résidentielles peuvent avoiser les 2 000 habitants à l'hectare (soit parmi les densités mondiales extrêmes), la dégradation de la qualité de la vie, la progression constante du niveau de bruit, la faible fluidité du trafic malgré un taux de motorisation encore peu élevé⁸, les difficultés d'accès à un logement décent quand bien même les statistiques attestent l'existence, dans le grand Caire, de près de 400 000 appartements vacants... — tout concourt à rendre la vie impossible aux Cairotes, et à faire de la ville, un « enfer ».

Dans le domaine des infrastructures et des services, l'effort public d'investissement effectué ces dernières années doit cependant être souligné : ligne de métro en voie d'achèvement (mise en service prévue en novembre 1987), réfection générale du système d'assainissement (avec pose d'un collecteur principal aux dimensions rarement égalées), extension sensible des réseaux de téléphone et de gaz de ville, développement des transports en commun — nouveaux microbus —, grands travaux de voirie (autoponts, tunnels et chaussées)... sans omettre la création et le meilleur entretien des espaces verts. Les pouvoirs publics entendent bien ainsi réussir à combler le retard accumulé dans ce domaine ; ce qui pourrait, dans un avenir proche, situer le Caire plutôt du côté des « normes occidentales » en la matière, que de celles en vigueur dans le continent africain, malgré une croissance démographique qui y apparente l'Egypte. Que parallèlement, l'absence de maintenance puisse en venir à annuler les efforts engagés et à accroître les dégradations, n'est pas le moindre des paradoxes.

Cela laisse surtout à penser que certaines situations relèvent plus de désordres profondément structurels, que de la seule progression de la population cairote. D'où l'idée que c'est, selon toute vraisemblance, en resituant les structures de contrôle urbain dans la longue durée que

les dysfonctionnements cairotes pourraient trouver à s'expliquer. En guise de préambule, il nous a toutefois semblé utile de mettre en relief deux particularités — significatives — de la forme urbaine du Caire ; lesquelles, à défaut de définir une ville ne se prêtant guère aux définitions, permettront d'orienter la réflexion.

Paradoxe de la division sociale de l'espace

Dans un récent article⁹, Galila el-Kadi soulignait les difficultés rencontrées lorsque l'on s'exerce à dresser une cartographie précise de la division sociale de l'espace cairote. En effet, si de savants calculs, à base statistique, permettent de décomposer l'agglomération en trois grands ensembles socialement homogènes et donc représentatifs de la société dans son ensemble, l'articulation entre stratification sociale et stratification spatiale demeure, quant à elle, difficile à cerner. Alors même que « les écarts entre riches et pauvres demeurent considérables », note Galila el-Kadi, « bien que les classes moyennes s'élargissent de plus en plus (...), les différences ne se traduisent pas aussi clairement dans l'espace et la construction ». Le Caire, on le sait, n'abrite ni quartiers vraiment luxueux et bien protégés, ni de substantielles étendues de bidonvilles. Par contre, la vétusté du parc immobilier ainsi que la médiocre qualité de la construction moderne ont conféré à la ville une image unitaire. « Unité dans la laideur ? » Mais, surtout, est-ce à dire qu'avec le temps, les ségrégations — inscrites de manière tangible dans le tissu urbain au début du siècle selon un clivage ville moderne/ville ancienne — ont tendu à s'estomper ? Ainsi, à la disparité, bien réelle cette dernière, des revenus, correspondrait désormais une sorte d'homogénéité spatiale... un « nivellement », dont on s'explique encore mal les mécanismes, mais qui serait caractéristique de « l'individualisme forcené » dans un contexte « d'éclatement des cadres sociaux »¹⁰.

Mais il y a là aussi, peut-être, une question d'échelle. Prises au niveau d'un *qism*¹¹, et *a fortiori* à celui d'un secteur plus vaste, les statistiques peuvent masquer des différenciations beaucoup plus aiguës à l'échelle d'un simple regroupement d'îlots. Ainsi, par exemple, la zone tout à fait insalubre du Ma'ruf, appartenant au quartier bourgeois de Qasr al-Nil, ou encore les enclaves rurales de Mit 'Uqba, englobées dans le *qism* de Duqqi, zone de prédilection des nouveaux riches. A l'inverse, l'on peut se demander si ce n'est pas la somme d'îlots très divers (et homogènes en eux-mêmes) qui permet de recomposer les caractéristiques « moyennes » de la société urbaine cairote à l'échelle d'un même quartier.

Une autre interrogation concerne le rôle qu'a pu jouer le contrôle des loyers dans le processus de composition sociale des quartiers du Caire. Bloqués à partir de 1941, réduits à diverses reprises entre 1952 et 1965, puis très timidement relevés à partir de 1969 et 1977, les loyers sont demeurés, jusqu'à cette dernière date, plutôt modérés. On peut apprécier l'impact que peuvent avoir, aujourd'hui encore, ces mesures sachant que

75 % du parc immobilier cairote est antérieur à 1969, et que pour 58 % des unités d'habitation, le régime d'occupation est la location¹². Ce qui nous suggère que la variable majeure commune aux ménages domiciliés dans un même quartier pourrait bien être d'abord la date d'arrivée dans le quartier. Le contrôle des loyers a pu ainsi induire un double mouvement de fixité et de mobilité spatiale des groupes sociaux. Fixation, car on ne quitte pas un appartement à loyer bloqué ; mobilité enfin car la deuxième, voire la troisième génération, ne peut jouir des mêmes prérogatives, à moins de disposer de moyens tout à fait conséquents — cf. la pratique du « pas de porte » — et est donc amenée à s'exiler le plus souvent du quartier d'origine. D'où des stratégies d'implantation fort diverses, aux lois non moins complexes...

Ces mêmes remarques valent pour la cartographie d'hypothétiques regroupements confessionnels dans l'espace. Le décloisonnement des quartiers « réservés » a, semble-t-il, été effectif tout au long de ce siècle. A quoi l'on pourra objecter la densité « copte » reconnue à la zone de Chubra, ce que les données des recensements ne peuvent totalement confirmer¹³. Et si les coptes sont effectivement nombreux en chiffres absolus dans le secteur nord de la ville, c'est peut-être à la fois en raison du surpeuplement de ce quartier, mais aussi de la concentration de chrétiens dans certains îlots, autour des lieux de culte et autres institutions religieuses. C'est cela qui a pu constituer une *image* de présence plus importante que dans d'autres quartiers.

La reconversion du centre ancien

Une autre particularité de la structure urbaine du Caire tient dans l'évolution de son tissu ancien. Celui-ci a connu un destin qui semble assez unique. Ainsi, Le Caire d'aujourd'hui n'est plus tout à fait une ville « arabe », selon l'acceptation commune que l'on a de ce terme. Pourtant la référence à la *madina* d'Afrique du Nord ou du Proche-Orient n'est pas tout à fait absurde dans le contexte cairote. Certes, l'on a bien du mal à cerner de nos jours les limites de la *madina* historique du Caire — cité que des Fatimides venus du Maghreb fondèrent en 969 sous le nom de al-Qahira — et à en reconnaître les traces. Cette *madina* a pourtant bel et bien existé, bien que le terme même ne fasse pas — ou plus ? — partie du vocabulaire courant, alors qu'il est resté d'usage commun dans d'autres pays de la région. Sans doute l'éclatement progressif de la ville historique explique-t-il pour partie que sa dénomination traditionnelle soit tombée en désuétude. Car si la ville du Caire vient au rang d'une des plus importantes cités historiques par la richesse de son patrimoine architectural (622 monuments classés), son noyau le plus ancien s'est tellement transformé que sa morphologie initiale en est devenue à peine discernable, et son bâti pour le moins hétérogène. On y repère une activité fébrile de construction, au point que les bâtiments tout à fait contemporains, voire franchement récents, ont totalement

envahi le tissu ancien, comme le souligne Robert Ilbert dans un article intitulé « Le Caire a-t-il une médina ? »¹⁴. Question légitime, puisque l'on n'y trouvera plus le modèle qui a longtemps prévalu, non plus que le modèle classique de centre ancien en voie de ruralisation, et figé dans son statut résidentiel malgré la dégradation du cadre bâti.

Car l'autre facette des reconversions en cours dans la vieille ville du Caire concerne entre autres l'ouverture de nouveaux établissements bancaires, en nombre croissant, aux alentours de la célèbre mosquée-université de al-Azhar. Un phénomène qui mériterait d'être attentivement étudié, mais qui indique d'ores et déjà une circulation notable de capitaux dans cette partie de la ville. Banques de dépôts, banques d'investissements, sociétés islamiques de placement de fonds ? L'interrogation reste entière. Mais les seuls profits commerciaux du grand bazar ne peuvent à eux seuls expliquer ce nouveau « paysage bancaire », d'autant que les commerçants s'avèrent réticents à déposer leurs gains en banque. L'accroissement de la masse monétaire pourrait bien surtout révéler ici la vitalité économique de ce secteur traditionnel de la ville, où s'installent (se développent ?) de mini-chaînes de production — il ne s'agit plus de simples artisanats —, apparemment rentables¹⁵. La vieille ville semble ainsi s'être transformée en lieu de production, abandonnant progressivement son rôle d'accueil privilégié des ruraux, comme cela avait été le cas lors de la grande vague migratoire des années 1950-1967. L'écroulement du bâti aurait ainsi chassé les « anciens » migrants installés dans la vieille ville : et ces derniers auraient donc été amenés à aller chercher, dans les zones d'urbanisation spontanée, de nouveaux logements. Et lorsque les parcelles n'ont pas été immédiatement rebâties, les activités semi-industrielles se sont fort bien accommodées de ces espaces à ciel ouvert dégagés par les ruines.

Héritages du passé

Nous disposons finalement d'une faible documentation pour appréhender les mutations et singularités de l'organisation spatiale du Caire moderne. Nos connaissances historiques sur son évolution et sa structuration demeurent encore incertaines, ou trop générales, pour pouvoir se livrer à autre chose qu'à de modestes incursions dans le passé récent. Il est cependant tentant d'avoir recours à l'histoire de la ville au cours des périodes pré-coloniale et coloniale pour éclairer la situation contemporaine. A défaut d'esquisser des explications définitives, ce retour sur le passé peut nous fournir l'occasion de réévaluer une suite de stratégies d'aménagement¹⁶, qui ont pu, paradoxalement, conduire à l'apparent désordre de la ville.

Il nous apparaît de plus en plus que Le Caire est, en premier chef, le produit de logiques d'organisation partielles et contradictoires, dont la superposition a engendré un corps urbain éminemment complexe. Plus encore, la configuration actuelle de la ville semble résulter de politiques

approximatives, techniquement pauvres, ayant eu elles-mêmes pour conséquence d'engager la ville dans un processus en quelque sorte irréversible, avec un prix, de jours en jours, plus lourd à payer.

Un urbanisme médiocre

Les premières transformations notables du Caire datent du règne du khédivé Isma'il, lorsque celui-ci voulut préparer la capitale à la digne réception d'hôtes de marque venus célébrer l'inauguration du canal de Suez en 1869. Le plan alors conçu, et que nous restituons la carte de Grand bey publiée en 1874, prévoyait l'extension de la ville sur les marais et jardins abandonnés situés en lisière de la cité ottomane. Il ne pouvait s'agir de créer un simple quartier attenant ; en atteste la superficie de l'opération envisagée : car ce sont bien 250 hectares¹⁷ qui vont ainsi être viabilisés, soit le tiers de la surface occupée par l'ancienne cité. Avec l'embryon de cette « deuxième ville », l'idée d'un Caire moderne allait se matérialiser.

L'idée, au demeurant, semble avoir été assez vague. Lors d'une visite à Paris à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1867, le Khédivé et ses édiles avaient eu l'occasion de rencontrer Haussmann et de visiter ses réalisations parisiennes. Il semble même que le préfet leur recommanda certains membres de son personnel technique, dont Pierre Grand, ingénieur des Ponts et Chaussées, qui dirigera pendant de longues années les services de voirie de la ville du Caire. Mais s'il est vrai qu'il y eut volonté « d'haussmanniser » Le Caire — le terme revient fréquemment dans les rapports du ministère des Travaux Publics —, cette volonté ne conduisit pas nécessairement à des réalisations très abouties. Pourtant, en insistant sur la rupture du tissu urbain introduite par ces premières transformations du Caire, en qualifiant « d'haussmannien » — sur la foi de velléités — un modèle qui ne l'est guère, les historiens de la ville ont surtout souligné le caractère importé des références urbanistiques utilisées, et par voie de conséquence, leur « inadéquation » au contexte oriental¹⁸. Ce faisant, ils négligeaient de s'interroger sur les très médiocres qualités de composition des aménagements proposés. Leurs auteurs n'ayant pas laissé, à notre connaissance, de témoignages écrits, c'est sur les seules sources cartographiques que nous pouvons nous fonder pour aborder cette question.

Ce que suggère une lecture, même sommaire, du plan de 1874 est la mise en œuvre, dans un premier temps, d'un urbanisme d'apparat, issu de l'urgence et caprice de Prince, auquel fait défaut une réelle pensée urbanistique. Rien ne semble alors mûr sur le plan des principes. L'objet premier des tracés proposés procède surtout, à notre sens, du souci de faciliter les déplacements khédiviaux : de palais à palais — et ceux d'Isma'il sont nombreux —, du palais de 'Abdin à la gare, de la gare à l'Opéra, et du divertissement au pouvoir (Opéra-Citadelle) par la rue Muhammad 'Ali, l'une des deux seules percées réalisées (la seconde est la rue Clot-bey), si ce n'est projetée.

Les pourtours de l'ancien lac de l'Azbakiyya, transformé en jardin — le Khédive était également amateur de plantations — forment indiscutablement la composante la plus sophistiquée du plan. Les ingénieurs vont se montrer là plus subtils en étudiant minutieusement les éléments de raccordement entre tissu ancien et voirie moderne. Faut-il voir là l'intention de créer à l'Azbakiyya une nouvelle « centralité » de la ville (rien n'étant prévu pour réaménager l'ancien centre), ce qui s'inscrit bien d'ailleurs dans la tradition des successifs déplacements de la ville ? A terme, les jonctions de l'Azbakiyya ont pu favoriser l'interpénétration, toute en finesse, des deux villes et brouiller ainsi leurs frontières respectives. A moins que l'Azbakiyya ait été plus un seuil qu'un centre — ce que vient rappeler l'appellation donnée à l'une de ses places : 'Ataba-al-khadra —, ce dernier ne parvenant pas à se fixer. Car ce « centre » provisoire continuera par la suite à se déplacer, toujours plus à l'Ouest, tandis que l'Azbakiyya deviendra simple nœud de communications... voire espace de stationnement, avec l'édification récente de deux importantes bâtisses de parking à étages, dont l'une se trouve à l'emplacement même de l'ancien Opéra détruit par le feu en 1971.

Par ailleurs, aucune régulation du bâti ne fut alors mise en place, parallèlement à ces tracés. Le Khédive, nous dit-on, distribuait les parcelles — fort vastes — en concession gratuite, sous condition d'édification expresse ; puis l'on essaya, sans grand succès d'ailleurs, d'encourager la construction de bâtiments sur arcades, tandis que des architectes d'origines nationales fort diverses — allemands, autrichiens, italiens — s'appliquaient à reproduire les styles alors en vogue dans leur pays. Ainsi, Le Caire moderne fut réalisé sur la base de quelques commodités de circulation, d'une logique de raccordements, d'une distribution de terrains, de quelques équipements (Opéra, cirque, gare, hippodrome), et même d'un début d'adduction d'eau : voilà qui est tout de même peu pour faire de la ville. Cet urbanisme à la sauvette demeure, en lui-même, fort éloigné des principes haussmanniens en la matière¹⁹ : ni vision d'ensemble, telle la *restructuration totale de la ville* autour d'un vieux centre revitalisé, idée chère au préfet parisien, accompagnée de percements audacieux, d'un remembrement du parcellaire et d'une stricte hiérarchie des voies et des équipements ; ni même soin du détail, telle la réflexion sur le rapport immeuble/rue, sur les traitements d'angle, sur les perspectives et les équilibres d'échelles... Que la politique autoritaire du baron ait engendré un Paris monotone à force de régularité, et lourd dans le choix des proportions, relève d'un tout autre débat, étranger à notre propos. Ce qu'il nous importe de souligner, c'est que rien de tel ne fut entrepris au Caire, faute de savoir-faire, peut-être, faute de moyens financiers, sans doute, faute plus encore de disposer d'instruments juridiques appropriés.

Une législation déficiente

Le premier règlement de voirie (dit du Tanzim) est très nettement postérieur à ces premières tentatives d'aménagement ; élaboré en 1881, son application ne fut effective qu'à partir de 1889. Ce règlement est la manifestation d'obsessions qui sont plutôt d'ordre hygiéniste que d'ordre esthétique. Il traduit fidèlement les préoccupations d'une administration — à dominante désormais britannique —, dont l'objectif prioritaire est d'intervenir dans les vieux quartiers de la ville. On pense d'abord assainissement et non plus expansion²⁰. De fréquentes épidémies de choléra ont maintenu un taux de mortalité extrêmement élevé au Caire (46 pour mille en 1892), les rues sont étroites et humides, leur nettoyage est occasionnel, et l'habitat demeure totalement insalubre dans le cœur de la ville. D'où un dispositif législatif qui privilégie l'élargissement et le redressement des voies par alignement (une procédure à efficacité contestée), prône un contrôle étroit des « saillies » (qui ne sont autres que les *mucharabiyya*-s et les encorbellements si courants dans la vieille ville et véritables cauchemars des ingénieurs), mais aussi de l'occupation de la voie publique — notion alors tout à fait nouvelle. Le Tanzim doit veiller ainsi à empêcher tout encombrement des rues, en exigeant aussi bien la suppression des banquettes (*mas-taba*-s) que celle des voûtes et toiles couvrant les voies. Il fixe une largeur minimale des rues en fonction de leur développement. Enfin, est créé un service d'inspection des maisons, qui se doit de proposer des démolitions si nécessaires.

Toujours rien cependant sur la question des gabarits et des hauteurs, malgré les plaintes des ingénieurs de la voirie sur cette question. Un projet de loi est d'ailleurs préparé à cet effet en 1907, mais il n'est même pas soumis au législateur, tant l'administration est bien consciente que son approbation définitive requiert l'assentiment des Puissances, en vertu d'un état de fait sinon de droit²¹. Assentiment bien improbable, car il est de notoriété publique que ces dernières sont toujours réticentes à ratifier de nouvelles lois pouvant affecter leurs nationaux ; la procédure, elle-même, exige des délais fort longs. Ainsi les fonctionnaires anglais du Tanzim vont se trouver, et à bien des reprises, en conflit ouvert avec ce que l'Occupation, quant à elle, se devait de garantir : le maintien des privilèges capitulaires. La technique pouvait-elle l'emporter sur le politique ? Certes pas, et les aménagements urbains en firent, le plus souvent, les frais. Il faudra donc attendre les lois n° 51 et 52 de 1940 pour disposer de spécification et de normes précises en matière de lotissement des terrains à bâtir ou de construction (fixation des hauteurs en fonction de la largeur des rues avec un plafond de 35 m, mode d'occupation des parcelles, densités maximales, proportion des espaces public/privé...).

Force est de constater que les pouvoirs conférés à l'Administration du Tanzim étaient de toutes façons limités par le texte même de la loi ; ils concernaient uniquement les voies publiques et leurs façades rive-

raines. Qu'un promoteur installe une chaîne symbolique pour clore les voies de son lotissement était suffisant pour lui permettre d'échapper à la juridiction en vigueur. Ce fut là pratique courante dans les nouveaux lotissements spéculatifs du nord de la ville, à Chubra notamment. L'intérêt des sociétés immobilières étant bien évidemment de réduire au maximum les aires d'emprise des rues — surfaces non rentables —, les voies créées furent dès l'origine sous-dimensionnées ; d'où les entraves à la circulation et les densités actuelles. Seules les sociétés visant une clientèle aisée, telle la Société des terrains de Giza et Roda fondée par le Grec Zervudachi en 1908, inscrivirent des normes plus « généreuses » à leur cahier des charges, et surent trouver là un argument commercial convaincant ; ce qui était perspicace, le succès d'Héliopolis en témoigne amplement. Ce furent ces sociétés privées qui, jusqu'au milieu de ce siècle, imposèrent donc leurs normes urbanistiques — pas toujours des plus heureuses — sur les extensions du Caire, sans la moindre coordination cependant. Ainsi se constitua la diversité morphologique extrême de la physionomie du Caire moderne.

Quant à l'intervention dans les tissus anciens, tâche exclusivement dévolue aux services du Tanzim, elle supposait l'existence d'une législation permettant l'expropriation pour cause d'utilité publique. Là encore, obtenir l'accord des Puissances ne fut pas une mince affaire. En 1906 et 1907, deux textes vinrent compléter une réglementation déjà prête dix ans plus tôt ; l'un étant destiné aux juridictions mixtes, l'autre aux juridictions dites indigènes. Point n'est besoin d'insister sur le détail du dispositif complexe d'indemnisation prévu alors par la loi ; toujours est-il qu'il ne pouvait guère faciliter les opérations d'alignement ou même de percées, puisqu'il incombait à l'Etat d'en supporter toute la charge financière sans possible compensation en retour. D'autre part, les innombrables *waqf-s* privés ou publics existant dans la vieille ville²², constituaient un obstacle supplémentaire, puisqu'ils ne pouvaient être vendus mais seulement échangés. Enfin, étant donnée la faiblesse des sommes allouées aux expropriations dans le budget des services du Caire, le travail ne put progresser que très lentement. Un ingénieur du Tanzim en vint même à calculer qu'au rythme autorisé par les crédits, Le Caire tarderait près de 145 ans à « s'haussmanniser ».

Des crédits défectueux

Les questions budgétaires étaient d'autant plus sensibles que la gestion urbaine du Caire relèvait de diverses administrations centrales, dont le ministère des Travaux Publics, à la différence d'autres villes du pays qui avaient été dotées de conseils municipaux, à commencer par Alexandrie en 1890. L'entretien du Caire dépendait donc exclusivement des crédits que le budget général de l'Etat voulait bien engager à cet effet. Priorité étant donnée à l'irrigation dans le budget du ministère des Travaux publics, ces crédits, nous l'avons dit, demeurèrent fort

maigres ; et les plaintes sur l'état de la ville s'accumulèrent. Or, pour améliorer les services « municipaux » et envisager d'éventuels aménagements du Caire, il aurait fallu pouvoir concevoir un budget spécial, alimenté en partie par l'affectation de ressources propres à la ville, mais aussi par la création de taxes municipales. Cependant, même dans l'hypothèse d'un reversement aux services du Caire de l'impôt sur la propriété bâtie (seul impôt payé par les Caiotes, et dont l'acquittement par tous — étrangers comme Egyptiens — avait été très difficile à obtenir), ses recettes n'auraient pu, à elles seules, subvenir aux dépenses de la ville. En 1908, cet impôt rapporte au Trésor environ 163 000 L.E. alors même que l'entretien de la ville coûte 250 000 L.E.²³. Quelques vingt ans plus tard, en 1926, il ne rapporte encore que 370 000 L.E. tandis que la charge du Caire s'est élevée à 800 000 L.E., supportée par tous les contribuables égyptiens²⁴.

L'absence d'autonomie financière du Caire pénalisa lourdement le développement de la ville. Cette anomalie administrative fut maintes fois signalée par des juristes, aux yeux desquels cette situation apparaissait comme tout à fait malsaine. La création d'une municipalité au Caire, question souvent abordée par les parlementaires et qui agitait déjà l'opinion depuis 1905, soulevait cependant moult controverses. Ce qui semblait une nécessité pour les uns était pour d'autres surtout lié à une charge fiscale supplémentaire peu souhaitable et, pour les plus réticents, supposait en premier lieu l'accroissement de l'ingérence étrangère dans les affaires du pays²⁵. La question ne fut que tardivement tranchée ; en 1949 très exactement, lorsque la loi n° 145 porta création de la municipalité du Caire, dès l'abolition des Tribunaux mixtes, qui intervint précisément la même année.

Les péripéties de la mise-en-cœuvre, au Caire, d'un système général de drainage sont tout aussi révélatrices de ce mélange de volontés hygiénistes, d'incompétences notoires, de malversations flagrantes et de blocages politiques qui caractérise la gestion du Caire tout au long de la période coloniale²⁶. La jeune opposition nationale, réunie à Bruxelles en 1910, ne trouve pas de mots assez durs pour qualifier ce qui apparaît déjà comme une « grande honte »²⁷. Car l'exécution du projet est marquée par une suite d'irrégularités manifestes. Lancée dès 1891, l'idée d'un tout-à-l'égout va se concrétiser en 1907 avec l'adoption du système proposé par J. Carkett, un ingénieur des Indes, à réputation douteuse — il avait eu maille à partir, quelque temps auparavant, avec les services d'Alexandrie. Or non seulement, objecte-t-on, rien ne permet de supposer ce projet meilleur que d'autres, mais de plus, il semble très contestable que les travaux en aient été concédés sans adjudication à une société britannique, à la suite des pressions exercées par cet ingénieur. Ce dernier fut alors, en toute logique si ce n'est à juste titre, soupçonné de préoccupations plus mercantiles que techniques, en voulant ainsi imposer du matériel *made in England*, quand un autre matériel eût pu être moins coûteux ; au lieu de s'intéresser à la réelle conformité du système proposé, voire à l'avenir des collecteurs caiotes. De fait, de graves

désordres surviennent peu après dans le collecteur principal, et, inauguré en partie en 1915, le réseau d'assainissement apparaît dès 1920 comme sous-dimensionné, les besoins croissants d'une population en pleine expansion ayant été, quant à eux, largement sous-estimés. Plus encore, le projet initial ne comprenant pas de drainage des eaux de surface, tout nettoyage systématique de la ville apparaît compromis d'avance, tandis que, les jours de pluie, ses rues ne peuvent se transformer qu'en un gigantesque bourbier.

Livrée à la plus sauvage des spéculations foncière et immobilière en ce qui concerne ses extensions, et féroce résistante à toute restructuration, pourtant inéluctable, de son centre ancien, Le Caire des années d'occupation fut sans conteste tout autre chose que cette cité idyllique que l'on se plaît à regretter si fréquemment de nos jours. Les plaies profondes y sont déjà solidement ancrées. Jusqu'à cette question des logements vacants, déjà sensible en 1927²⁸, pour ne retenir que cette date, et qui émeut « encore aujourd'hui », pourrions-nous dire, l'opinion.

Ce fut plutôt une cité déchirée par de puissants intérêts contradictoires, dépassant le cadre urbain. Cité que ne pouvaient réconcilier, à eux seuls, les programmes ambitieux mis en œuvre, dès 1952, pour corriger les erreurs accumulées. Certes, l'œuvre juridique a été considérable dans le domaine urbain au cours de la période nassérienne²⁹, la suppression des taudis élevée au rang de la première des priorités, le logement social grandement encouragé, tandis que toutes sortes de travaux de génie civil et d'opérations d'urbanisme à grande échelle étaient engagés. Mais peut-on, pour autant, se fabriquer des traditions urbanistiques et municipales en quelques décennies ?

Et tandis que la situation politique changeait, que de nouvelles contraintes (démographie, effort de guerre...) apparaissaient et que les procédures de contournement se multipliaient (urbanisme dérogatoire, urbanisation spontanée...), le destin d'une capitale, bientôt dix-millionnaire, ne s'en trouvait toujours pas mieux assuré.

CEDEJ-ORSTOM, Le Caire, décembre 1987

NOTES

1. Cf. Salim Naïr, *Le Caire, la victorieuse*, Paris, 1986 et Claude Michel Cluny, *Le Caire*, Seyssel, Champs Wallon, 1985.

2. Le Corbusier, *Le voyage d'Orient*, Paris, éd. de Minuit, 1965. Le voyage avait eu lieu en 1911, mais bien que le manuscrit en ait été prêt trois ans plus tard, l'ouvrage ne vit le jour que quelques mois avant la mort de son auteur.

3. C'est Le Corbusier qui souligne.

4. C'est nous qui soulignons.

5. Cf. *Al-ta'dad al-'amm l-il-sukan w al-Iskan w al-mancha't 1986, nata'iq al-awaliyya* (Recensement général de la population, de l'habitat et des établissements, résultats préliminaires), CAPMAS, Le Caire; avril 1987.

6. Pour la période 1976-1986, le taux de croissance annuel du grand Caire s'est élevé à 2,4 %, tandis que le taux national est de 2,55 %.

7. Slogan récurrent des pouvoirs publics en la matière, cf. le dossier : « Le Caire, ville fermée », in *Revue de la presse égyptienne*, n° 19, 2-1985.

8. Il y a environ 300 000 voitures particulières au Caire, soit un taux de motorisation de l'ordre de 34 pour mille. Mais 25 % des parcours s'effectuent à pied, 60 % en transport en commun, 13 % en voitures privées ou taxis, 2 % en bicyclette; cf. Dr Muhammad al-Chabrawy, « How far can the Egyptian society go with traffic restraint? », communication au colloque CODATU, Le Caire, 20-23 janvier 1986.

9. Galila el-Kadi, « La division sociale de l'espace du Caire : ségrégation et contradictions », in *Maghreb-Machrek*, n° 110, 4^e trimestre 1985, pp. 35-55.

10. Robert Ilbert, « Implosion » et « Tenir la ville », in *Autrement*, h.s. n° 12, février 1985, pp. 150-157 et pp. 168-175.

11. Le *qism* est la principale entité de découpage administratif de la ville du Caire (à peu près équivalent à un arrondissement parisien). Aujourd'hui la ville est découpée en 34 *qism*-s (elle n'en comptait que 12 au début du siècle), eux-mêmes découpés en un nombre variable de *chiakha*-s.

12. Les données chiffrées sont issues du dernier recensement. Les lois sur le contrôle des loyers ont été abondamment commentées dans : *Urban land use in Egypt, The joint land policy team*, août 1977.

13. Encore que des statistiques très détaillées sur ce point fassent encore défaut. L'étude du Caire par *chiakha* — plus petite unité de comptage — réalisée par Janet Abu-Lughod à partir du recensement de 1947 (*Calro fact book*, doc, mimeo., AUC, Le Caire, 1963) n'a pas été reconduite pour les recensements suivants fort malheureusement. On y apprend toutefois que la *chiakha* la plus homogène confessionnellement parlant était celle de Bayn al-Surayn, située dans la vieille ville, où seuls 13 % des habitants étaient musulmans. Toujours en 1947, les non-musulmans représentaient 29 % de la population du *qism* de Chubra, contre 17 % à l'échelle du Caire. Les deux *chiakha*-s qui vont former en 1976 le nouveau *qism* de Chubra groupaient en 1947 donc, 45 % des non-musulmans, contre 39 % en 1976.

14. Robert Ilbert, « Le Caire a-t-il une medina ? » in *Present et avenir des medinas*, Cahiers de l'ERA 706, CNRS, Paris/Tours, 1982, pp. 263-281.

15. Comme l'ont remarqué Leila Ammar et Fawwaz Baker au cours de leur enquête de terrain menée au cours de l'hiver 1987 dans le Caire fatimide, dans le cadre d'un programme de recherche de l'IFAO.

16. Nous avons tenté de synthétiser les connaissances en la matière dans un précédent article; cf. Mercedes Volait, « Un siècle d'aménagements urbains au Caire : 1850-1950 » in *Les cahiers de l'AURIF*, n° 75, mars 1985, pp. 43-50.

17. A. Raymond, « Le Caire » in *L'Égypte d'aujourd'hui*, Paris, CNRS, 1977, pp. 214-241.

18. A commencer par Marcel Clerget, auteur d'une remarquable étude sur Le Caire, *Le Caire : essai de géographie urbaine et d'histoire économique*, 2 volumes, Le Caire, 1934. Bien que géographe de formation, Clerget fut en quelque sorte victime du climat orientaliste de son temps. Un temps où l'on se préoccupait davantage du sort réservé aux quartiers anciens que du futur d'une capitale, lorsque l'on était un observateur étranger. Clerget avait cependant noté, mais pas abordé, ce qu'il appelait des « défauts de méthode » manifestes dans l'élaboration du Caire moderne. Ce sont ceux-là mêmes que nous essayons ici de mettre en évidence.

19. Quoique très controversé, l'haussmannisme a été traité de façon très intéressante dans deux ouvrages récents : cf. François Loyer, *Paris XIX^e siècle, l'immeuble et l'espace urbain*, 3 volumes, étude commandée par l'A.P.U.R. en 1974 et publiée en 1984, et Bernard Rouleau, *Le tracé des rues de Paris*, C.N.R.S., 1983.

20. C'est à l'initiative du ministère des Travaux publics (dont dépendaient les services du Tanzim) que sera convoquée une Commission chargée d'examiner différents projets d'évacuation des eaux usées du Caire en 1891. Cf. *Rapport de la Commission internationale d'assainissement du Caire*, Le Caire, 1892, 49 p.

Mercedes Volait

21. A propos de la pesanteur des Capitulations et du statut mixte des Juridictions sur les opérations d'urbanisme, voir le bilan critique dressé en fin de carrière par l'Ingénieur, A.H. Perry, en poste durant 14 ans au Département des villes et bâtiments au ministère des Travaux publics. Cf. *Report on the Department of towns and state building for 1910*, Le Caire, 1912, 250 p.

22. Nous ne disposons toujours pas d'une évaluation précise des superficies occupées par les différents types de *waqf*-s. E. Pauty, en 1929, estime que les seuls *waqf*-s privés couvrent environ 1/3 de la surface de la vieille ville. Cf. E. Pauty, « Note sur la protection de l'ancienne ville du Caire » in *Procès verbaux des séances du Comité de conservation des monuments de l'art arabe*, Le Caire, 1934, pp. 170-184.

23. Henri Lamba, *Droit public et administratif de l'Egypte*, Le Caire, 1909.

24. Chiffres donnés lorsque la question est, une fois de plus, débattue publiquement à la Chambre des Députés, au cours de la séance du 17 juillet 1926. Débats retranscrits in *Journal officiel*, n° 85 de 1926.

25. Politique fiscale et question municipale sont intimement liées, cf. Abdel Hakim al-Rifai, *Le mouvement de réforme des Impôts directs en Egypte*, thèse de doctorat de droit soutenue à Paris en 1929, pp. 161 sq. A propos du mouvement municipal, J. Berque rappelle que la presse nationale y était très hostile : « elle préfère l'arbitraire et l'incapacité de la gestion traditionnelle à un internationalisme de droit ». C'est là, note-t-il, une « réaction perspicace ». Cf. Berque, *Egypte, Impérialisme et révolution*, Paris, 1977, pp. 257 sq.

26. Sur quelques-uns des premiers rebondissements de l'affaire des égouts du Caire, cf. G. Alleaume, « Hygiène publique et Travaux publics : les ingénieurs et l'assainissement du Caire (1882-1907) », in *Annales Islamologiques*, n° XX, 1984, pp. 151-182.

27. Cf. Discours n° X, « L'hygiène publique en Egypte », in *Œuvres du congrès national égyptien tenu à Bruxelles en 1910*, pp. 205 sq.

28. 12,5 % des logements sont en 1927 vacants au Caire. Le chiffre donné déjà, à l'époque, à réfléchir. Cf. « Le recensement de la population du Caire en 1927 », in *L'Egypte Industrielle*, mai 1929, pp. 57-58. En 1976, pour la région du Grand Caire, les logements vacants représentent 4,3 % du stock. A Paris, on note la même inquiétude lorsqu'il s'avère en 1982 que 13 % des logements sont innocupés... ce qui ne correspond pas bien entendu à des phénomènes similaires mais peut donner un ordre de grandeur.

29. On trouvera une liste annotée des lois ayant affecté le logement et l'urbanisme entre 1952 et 1981, in *al-iskan* (le logement), vol. 7 du *Bilan social global de la société égyptienne*, CNRSC, Le Caire, 1985, pp. 410-456.