

UNIVERSITE DE PARIS-SORBONNE
(PARIS IV)

Département d'Histoire
Centre d'Histoire de l'Islam contemporain
Année 1998-1999

**DE LA CREATION FRANCAISE
AU DEVELOPPEMENT EGYPTIEN**

**Transformations architecturales et sociales
dans une ville du Monde musulman
Le cas d'Ismaïlia, Egypte
(1862-1993)**

**VOLUME II de 4
(pp. 172-644)**

thèse de doctorat par
M. Darwis KHUDORI

Soutenue le samedi 16 janvier 1999

Devant un jury comprenant :

M. Dominique CHEVALLIER

Professeur d'Histoire, Université de Paris-Sorbonne (Paris IV), directeur de thèse

M. André BOURGEY

Professeur de géographie, INALCO

Mme Françoise CHOAY

Professeur d'urbanisme, d'art et d'architecture, Universités de Paris I et de Paris VIII

Mme Catherine JAOUEN

Maître de conférences en Histoire, Université de Paris-Sorbonne (Paris IV)

M. Jean-Robert PITTE

Professeur de géographie, Université de Paris-Sorbonne (Paris IV)

Centre de Ressources Électroniques sur les Villes



Cette thèse a été numérisée et mise en ligne dans le cadre du
programme de numérisation de thèses de Crévilles
<http://crevilles.org>

SOMMAIRE

VOLUME I

(171 pages)

pages	SUJET
	TITRE (VOLUME I)
1	DEDICACE
2-3	SOMMAIRE
4-5	RESUME
6	REMERCIEMENTS
7	AVANT PROPOS
8-10	NOTES PREALABLES
11-99	A. INTRODUCTION
11-61	I. PROBLEME
62-96	II. METHODE
97-99	III. STRUCTURE
100-171	B. EXPLORATION PRELIMINAIRE
101-109	IV. CONTEXTES GENERAUX
110-165	V. EVOLUTION DE LA VILLE
166-171	VI. REMARQUES
	TABLE DES MATIERES
page du dos	RESUME ABREGE

VOLUME II

(473 pages)

pages	SUJET
	TITRE (VOLUME II)
	SOMMAIRE
172-644	C. VILLE ET SOCIETE
172-439	VII. FORMATION (1862-1956)
440-498	VIII. APPROPRIATION (1956-1975)
499-644	IX. DEVELOPPEMENT (1975-1993)
	TABLE DES MATIERES
page du dos	RESUME ABREGE

VOLUME III

(236 pages)

pages	SUJET
	TITRE (VOLUME III) SOMMAIRE
645-769	D. HABITATIONS ET HABITANTS
645-681	X. EVOLUTION DES TYPES DE POPULATIONS ET D'HABITATIONS (1862-1993)
682-702	XI. TENDANCES ACTUELLES DES HABITATIONS
703-769	XII. ORIGINES ET TRANSFORMATIONS DES PLANS
770-795	E. CONCLUSION
773-787	XIII. RENCONTRE EURO-ARABE DANS L'HABITAT
787-792	XIV. AU-DELA DE L'HABITAT
792-795	XV. AU-DELA DE LA PROBLEMATIQUE
796-805	SOURCES INEDITES
806-850	BIBLIOGRAPHIE
851	TABLE DES ANNEXES
852	TABLE DES DIAGRAMMES
853	TABLE DES SCHEMAS
854-855	TABLE DES TABLEAUX
856	TABLE DES CARTES
857-859	TABLE DES PLANS DE LA VILLE
860	TABLE DES PLANS INTERIEURS
861	TABLE DES FIGURES
862-865	TABLE DES PHOTOS
866-880	TABLE DES MATIERES
page du dos	RESUME ABREGE

VOLUME IV

(140 pages)

pages	SUJET
	TITRE (VOLUME IV) SOMMAIRE
881-888	SCHEMAS
889-896	CARTES
897-936	PLANS DE LA VILLE
937-960	PLANS INTERIEURS
961-970	FIGURES
971-985	PHOTOS
986-1020	ANNEXES
page du dos	TABLES DES TRAVAUX GRAPHIQUES ET DES MATIERES RESUME ABREGE

C

VILLE ET SOCIETE

- VII. FORMATION (1862-1956) (172-439)
VIII. APPROPRIATION (1956-1975) (440-498)
IX. DEVELOPPEMENT (1975-1993) (499-644)

C. VILLE ET SOCIETE

Rappelons que nous voulons savoir ce qui ont été implanté, ont disparu, subsistent, ont émergé et s'épanouissent dans la ville d'Ismaïlia depuis sa fondation jusqu'à nos jours, ainsi que le "comment" et le "pourquoi" de cette évolution. Pour cela nous avons décidé de diviser notre présentation en deux parties : "ville et société" d'abord, "habitations et habitants" après. Cette partie sera consacrée à la première partie. Comment procéder ?

En imaginant un tableau (une peinture), nous concevons l'Histoire de la ville d'Ismaïlia selon deux éléments : le cadre (ou le périmètre) qui donne les limites spatiales et l'image (la peinture / le dessin) qui représente le message (le contenu / la substance) de l'œuvre elle-même. Mais dans notre cas, le tableau (le périmètre et l'image) n'est pas stagnant, il évolue, non pas retrécit, mais agrandi par la juxtaposition successive de nouvelles images, suivant le temps. Ces cadres (ou ces périmètres) sont les plans de la ville produits successivement depuis la fondation jusqu'à aujourd'hui. Ils nous servent des cadres, non seulement spatiaux, mais aussi temporels, de notre description. Quant aux images, elles sont représentées par des événements, des discours, des impressions, des régléments, ... conservés dans des archives, des récits de voyage, des témoignages vivants, ...

Suivant l'évolution planographique exposée dans la partie précédente, nous présenterons l'Histoire de la ville d'Ismaïlia en trois périodes : celle *de formation* (1862-1956) ; celle *d'appropriation* (1956-1975) ; celle *de développement* (1975-1993). Mais avant que nous regardons la ville elle-même, nous rappelons les mouvements historiques qui l'ont fait naître et évoluer.

VII. FORMATION (1862-1956)

Nous avons vu dans notre exploration préliminaire l'évolution planographique et les contextes historiques dans lesquels la ville d'Ismaïlia a été fondée et développée de 1862 à 1956. Nous y avons vu les caractéristiques morphologiques de la ville : le modèle d'aménagement, la forme et la superficie de la ville. Mais,

nous ne savons pas "pourquoi" ces caractéristiques et "comment" elles ont été introduites. Or, les documents écrits qui expliquent le "pourquoi" de cette forme d'organisation spatiale et sociale n'existe pas — nous comprenons, car la ville d'Ismaïlia est fondée au milieu du XIX^{ème} siècle où l'urbanisme en tant que discipline autonome, aussi bien comme profession que domaine d'étude, n'a pas encore existé ; en France, le terme "urbanisme" sera introduit vers 1910¹. Pour résoudre ce problème nous suivons une hypothèse de travail qui suppose qu'un phénomène est un résultat de ses contextes.

Nous allons voir donc, d'abord, la ville et la société en Occident et en Orient dans la période qui nous concerne ; puis, la réalisation du Canal et la fondation d'Ismaïlia ; et, enfin, l'évolution de cette ville tout au long de cette période.

1. Ville et société en Occident et en Orient

Nous avons évoqué dans l'exploration préliminaire que l'Histoire de la ville d'Ismaïlia est couverte par, du moins, quatre contextes historiques que l'on peut appeler, selon les thèmes qui les caractérisent : *Histoire des relations internationales*, *Histoire des idées (sociales)*, *Histoire de l'urbanisme* et *Histoire de l'architecture*. Nous pouvons y voir aussi que les deux premières ont de caractère plus général que les deux dernières. Autrement dit, les deux premières constituent les facteurs déterminants des deux dernières. C'est pourquoi nous regardons d'abord les premières avant les dernières.

a. Expansion de l'Occident et ouverture de l'Orient

L'Occident et l'Orient — dans le sens original du terme fabriqué par les Occidentaux : l'Europe de l'ouest d'un côté, l'Afrique du nord et l'Asie du nord-ouest de l'autre — se distinguent et se connaissent depuis très longtemps à travers des rapports antagonistes qui créent souvent une attitude hostile l'un envers l'autre, mais qui font progresser, en fin de compte, les deux civilisations respectives².

Pour ne pas remonter aux époques trop lointaines, telle que celle d'Alexandre de Macédoine, et pour ne pas répéter ce qui ont été écrits par les nombreux

¹ Voir notamment CHOAY Françoise (1980) : **La règle et le modèle**.

² Voir notamment RODINSON Maxime (1980 / 1993) : **La fascination de l'islam** ; DJAIT Hichem (1978) : **L'Europe et l'Islam** ; LEWIS Bernard (1992) : **Europe-Islam, actions et réactions**.

historiens compétents, rappelons simplement que l'arrivée et l'expansion de l'islam, du VII^{ème} siècle (la première prédication de Mouhammad) jusqu'au XVII^{ème} siècle (l'échec ottoman devant les murs de Vienne) marquaient progressivement la distinction de plus en plus nette entre ce qu'on appelle l'Occident et l'Orient, caractérisés en particulier par la différente appartenance religieuse, le christianisme d'un côté, l'islam de l'autre. Les relations entre les deux mondes étaient représentées, non seulement par les nombreuses guerres (dont celles de croisades laissent aux descendants des deux adversaires un mythe générateur de l'hostilité réciproque), mais aussi par les commerces et les échanges d'idées menés dans la plupart du temps par le côté musulman, du moins jusqu'au XVI^{ème} siècle où, par exemple, les écrits du grand savant médical arabe Ibn Sina étaient utilisés encore dans les écoles de médecine européennes¹.

A partir du XVI^{ème} siècle, cependant, le rapport de force entre les deux rivaux changeait peu à peu au profit de l'Occident. Les grandes découvertes des routes maritimes reliant directement l'Europe à l'Asie et à l'Amérique, suivies par les progrès scientifiques et techniques, y compris en matières de guerre et de navigation, permirent aux Occidentaux de conquérir progressivement les Orientaux sur le plan économique et militaire. Au XVII^{ème} siècle, par exemple, les Portugais, les Espagnols et les Hollandais établirent leurs comptoirs et colonies en Afrique, en Amérique et en Asie, ce qui assurait et améliorait les approvisionnements en matières nécessaires et accessoires à la vie et à l'industrie de l'Occident, ce qui réduisait en même temps l'espace de manœuvre et éliminait peu à peu le rôle de l'Orient en tant que médiateur entre l'Europe et l'Asie.

A l'intérieur de l'Europe, cependant, la marche des progrès scientifiques et techniques était accompagnée, au XVIII^{ème} siècle, par des mouvements artistiques, littéraires et philosophiques connus sous le nom des "Lumières", "Aufklärung", "Enlightenment", "Illuminismo", qui créèrent toute une dynamique sociale dont les agitations aboutirent, en France, à la Révolution du 14 juillet 1789, et engendrèrent, dans toute l'Europe, toute une série des changements politiques et sociaux jusqu'au moment où l'Europe trouva son nouvel équilibre, au début de la Restauration en 1815. Après, les progrès techniques et scientifiques prirent le relais. La Révolution industrielle commencée en Angleterre au XVIII^{ème} siècle se répandait en Occident tout entier au XIX^{ème} siècle, marqué par la

¹ Voir HOURANI Albert (1991) : *L'Islam dans la Pensée Européenne*.

croissance démographique rapide, l'apparition des machines à vapeur et de l'électricité, les établissements des usines, les installations des réseaux de communication, les constructions des routes, des chemins de fer, des canaux, les créations des banques et des grands magasins, la prolifération des grandes agglomérations urbaines, des banlieues, des zones des taudis, etc.

Poussé par la supériorité politique, économique et technique, par des considérations morales, philosophiques, idéologiques et d'"amour propre" aussi¹, l'Occident se transformait, entre la fin du XIX^{ème} siècle et le début du XX^{ème} siècle, en empire colonial dont les autres parties du monde, y compris l'Orient musulman, étaient soumises à sa domination. Depuis, l'Occident impose au reste du monde, directement ou indirectement, son modèle, non seulement politique et économique, mais aussi culturel : vision du monde, mode de vie, expression artistique, etc., jusqu'à nos jours.

C'est à l'aube de cette dernière période que l'on voit l'Égypte, profondément ancrée depuis des siècles dans la tradition musulmane, se transformer en théâtre des rencontres des deux mondes dont les effets allaient retentir dans le monde entier. Mentionnons seulement et brièvement deux épisodes devenus décisifs dans l'Histoire globale de l'humanité, notamment en ce qui concerne le destin du peuple d'Orient musulman, dans un premier temps, et de toute l'Asie et l'Afrique, dans un deuxième temps.

1). Expédition d'Égypte

Le premier épisode, l'Expédition d'Égypte de Bonaparte (1798-1801), inaugura la pénétration et l'occupation de l'Orient par l'Occident, qui seront suivies progressivement par d'autres jusqu'à l'achèvement complet de la conquête occidentale sur le monde oriental vers la fin de la Première Guerre mondiale (1914-1918). À part le motif politique purement européen — guerres napoléoniennes, notamment celle franco-anglaise — l'Expédition fut chargée de "mission civilisatrice" pour "diffuser les lumières" de l'Occident éclairé à l'Orient sombre dans les ténèbres².

¹ REMOND René (1974) : *Introduction à l'histoire de notre temps, le XIX^{ème} siècle, 1815-1914*.

² LAURENS Henry (1990) : *Le Royaume impossible et L'Expédition d'Égypte*.

Les effets de ce bref mais capital contact, déjà traités par de nombreux historiens, sont multiples. Pour l'Orient musulman, il lui permit d'abord de prendre conscience de son retard par rapport à l'Occident dans plusieurs domaines, surtout ceux de l'organisation et de la technique militaires, mais aussi ceux de la science et de la technique en général, phénomène bien illustré dans les chroniques d'El-Jabarti¹. Il fit émerger ensuite un homme d'Etat fort, capable de rétablir l'ordre social bouleversé par l'occupation et le départ des Français, à la fois confiant en lui-même et ouvert à la civilisation occidentale, du moins à ses aspects techniques et militaires, Méhémet-Ali. C'est lui qui initia la modernisation de l'Egypte en empruntant, sans pour autant perdre sa maîtrise politique, les techniques de l'Occident, effort intelligent et courageux pour lequel on lui donne le titre de "continuateur de Bonaparte". Cette démarche sera continuée, mais avec moins de prudence, comme nous le verrons plus loin, par ses descendants-successeurs, Mohammed-Saïd et Ismaïl.

Ces modernisations, cependant, à la différence de celles qui suivirent la Révolution française en Occident, n'étaient pas destinées à changer le fondement moral ni le modèle politique existant. Restant ancrées dans la tradition autocratique et dynastique (pour ne pas dire despotique) musulmane, elles visaient d'abord, sous Méhémet-Ali, à améliorer la force militaire et économique, et puis, sous Mohammed-Saïd et Ismaïl, aux constructions des bâtiments et des institutions modernes, plutôt prestigieux qu'effectifs, pour annoncer — à travers le percement du Canal de Suez, les constructions des écoles, les établissements des entreprises européennes, les rénovations des villes, etc. — le rôle de l'Egypte comme premier pays d'Orient qui rattrape le progrès de la civilisation d'Occident. Malgré la tendance conservatrice du pouvoir en matière politique que nous venons de signaler, le caractère ouvert vers l'Occident de ces modernisations — manifesté entre autres par l'emploi des experts français sur place et l'envoi des fonctionnaires égyptiens pour faire des études en France — permit aux élites égyptiennes de prendre conscience du retard, non seulement dans les domaines scientifique et technique appréhendés par Méhémet-Ali mentionnés plus haut, mais aussi dans les conditions sociale et politique, ce qui fit naître, à partir de la première moitié du XIX^{ème} siècle, les penseurs sociaux et politiques égyptiens. Cependant, puisque l'Orient musulman de l'époque n'a pas connu d'autre source

¹ GABARTI : *Journal d'un notable du Caire durant l'expédition française, 1798-1801.*

de justification morale de ses actes sociaux et politiques que l'islam, ces penseurs et leurs pensées n'auront pu naître qu'au sein du milieu religieux islamique. Ainsi Rifa'at El-Tahtawi (1801-1873) et Mohammad Abdouh (1849-1905), juste pour mentionner les pionniers, étaient de formation religieuse et ne pensaient, pour les réformes qu'ils proposaient, qu'à partir des doctrines dites islamiques. Les échos de leurs voix se répandaient, et se répandent de nos jours encore, non seulement dans l'Orient musulman au sens traditionnel évoqué plus haut, mais aussi dans le Monde musulman au sens actuel qui se trouve aussi en Afrique sub-saharienne, en Asie du Sud et du Sud-est.

2). Canal de Suez

Le deuxième épisode, le Percement du Canal de Suez (1859-1869) proposé et mené par de Lesseps, forme une étape plus avancée de la conquête de l'Orient par l'Occident inaugurée par l'Expédition d'Égypte résumée ci-dessus. De Lesseps reprit et développa, en fait, l'un des projets de l'Expédition que Bonaparte avait failli à réaliser : la liaison directe par voie d'eau entre la Mer Rouge et la Méditerranée. Mais, à la différence du premier épisode dont la prétendue "mission civilisatrice" prit une forme de projet "politique" assuré par le pouvoir "militaire", au deuxième elle passa par un projet "économique" soutenu par le progrès "technique". Sans guerre de résistance telle que dut passer le "général" Bonaparte quelque soixante ans plus tôt, le "diplomate" de Lesseps réussit, grâce aux soutiens politiques et financiers des deux vices-rois consécutifs d'Égypte, Mohammed-Saïd et Ismaïl, de réaliser le rêve millénaire de tous les souverains d'Égypte ressuscité dernièrement par Bonaparte. Cette réalisation fut possible grâce, non seulement au progrès technique et économique de l'Occident dont l'époque de Bonaparte n'avait pas encore disposés, mais aussi aux changements de circonstances qui se produisirent, pendant ce temps, en Europe comme en Égypte. D'un côté, à la suite de la Restauration (1815) mentionnée plus haut, qui termina les guerres napoléoniennes, les nations d'Occident vivaient relativement en paix — avec parfois des petites guerres entre elles évidemment — tout au long du XIX^{ème} siècle, ce qui leur permit de faire progresser considérablement leurs industries et leurs commerces et de former un bloc plus ou moins uni face à l'Orient. On voyait donc, à cette époque, se propager en Syrie, en Égypte, en Turquie et dans d'autres localités de l'Orient, des hommes d'affaires, des

entrepreneurs, des marchands et des commerçants européens, colportant des marchandises de l'Orient vers l'Occident et vice-versa, directement ou indirectement (par intermédiaire des chrétiens orientaux), protégés par leurs ambassades et, derrière eux, leurs puissants militaires, profitant excessivement du régime de Capitulation de l'Empire ottoman. Ce climat avantageux pour les nations occidentales leur permit de s'éloigner de la tendance guerrière d'autrefois — rappelons que l'Expédition d'Égypte est, à l'origine, une guerre franco-anglaise et non pas franco-mamelouke — et de pousser et d'élargir les efforts diplomatiques en Orient. De l'autre côté, l'ouverture de l'Égypte vers la civilisation d'Occident, ou plutôt de France, initiée par Méhémet-Ali, s'élargit de plus en plus aux époques vice-royales de Mohammed-Saïd et d'Ismaïl. C'est Mohammed-Saïd, on le répète, qui donna à de Lesseps la concession de construire le Canal de Suez et le Canal d'eau douce et de les exploiter pendant 99 ans à partir du moment de l'inauguration du canal maritime. Le vice-roi francophile lui fournit également, pour qu'il puisse réaliser ce projet, les terrains nécessaires et aussi, puisqu'il n'avait pas d'argent pour commencer, les soutiens financiers jusqu'au moment où la Compagnie réussit à réunir un capital suffisant. A la mort de Mohammed-Saïd, en 1863, Ismaïl continua de soutenir ce projet, voire avec un enthousiasme extrême. C'est lui, on le sait, qui organisa et finança la fameuse fête, la plus grandiose du XIX^{ème} siècle, de l'Inauguration du Canal de Suez les 17 et 18 novembre 1869, pour laquelle il avait rénové également, à la veille, la ville du Caire — travail comparable à ce que commanda l'Empereur Napoléon III à Haussmann pour Paris — pour accueillir les personnalités invitées et leur donner l'impression que « *l'Égypte fait partie de l'Europe civilisée* ».

Les effets de ce deuxième épisode sont plus complexes, plus larges et plus durables, que ceux du premier. On peut parler des effets immédiats et de long terme, ou directs et indirects, ou simplement des phénomènes correspondants et coïncidents, etc. qui varient selon la région et l'époque. Mentionnons seulement les plus remarquables et limitons en au XIX^{ème} siècle.

A l'échelle mondiale, le Canal de Suez a permis la réduction considérable des distances de navigation entre, d'un côté, les pays d'Europe et, de l'autre, ceux d'Afrique orientale, d'Asie, d'Australie et d'Océan Pacifique, par rapport à celles qui contournent le Cap de Bonne Espérance. Avec la deuxième révolution industrielle en Europe, y compris l'industrie navale, cet avantage a créé la

dynamique, mais aussi, à la fois, la dépendance économique réciproque entre les deux côtés dont les premiers entraînaient, du moins jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, les seconds. Ainsi, on voit que, dès le début du fonctionnement du Canal, le trafic était dominé par les navires des pays européens à la destination et au retour de leurs colonies, notamment l'Angleterre-l'Inde, les Pays Bas-l'Insulinde (la future Indonésie), la France-l'Indochine, l'Allemagne-l'Afrique orientale, transportant des produits manufacturés des premiers vers les seconds et des matières premières au sens inverse. L'empire colonial le plus puissant au monde à l'époque, la Grande Bretagne, l'opposant le plus acharné pourtant à la construction du canal, prit place ensuite au premier rang des bénéficiaires du Canal dont la flotte seule forma deux tiers de tous les navires qui y passaient. La route du Cap de Bonne Espérance abandonnée, le canal devint désormais la "route impériale" du colonialisme britannique, ce qui la poussa à acheter la part de l'Égypte dans la Compagnie du Canal, en 1875, à s'emparer du pouvoir sur le pays, en 1882, et à implanter son armée au bord du Canal pour y rester jusqu'en 1956. Cette occupation britannique provoqua en Europe les courses de colonisation d'Afrique qui aboutit, lors de la conférence de Berlin en 1885, au partage du continent noir aux mains des Européens, notamment des Anglais, des Français, des Allemands et des Italiens. Le Canal fut donc, en fin de compte, l'instrument de "l'élargissement du monde européen" à travers la mise en valeur des "terra incognita" et leur ouverture au commerce et à la colonisation, mais aussi à la civilisation occidentale.

A l'échelle de l'Égypte, on peut distinguer les effets du Canal en termes économiques, politique et culturel. Sur le plan économique, la construction du Canal de Suez, dont la complexité des problèmes et ses conséquences financières seraient trop longues à décrire ici¹, amena l'Égypte à la ruine plutôt qu'à la prospérité. Combiné avec le déficit continu due à la politique du développement menée par le Khédivé Ismaïl — l'"occidentalisation" et l'"internationalisation" de l'Égypte qui la transformèrent en une mine de trésors pour les hommes d'affaires et les escrocs tous confondus venus notamment, mais pas uniquement, de l'Europe — le coût du Canal fit plonger l'Égypte dans une dette énorme à tel point qu'aucun banquier européen ne voulut plus lui prêter d'argent. Ainsi, on l'a vu plus haut, le

¹ Pour les aspects financiers de la Compagnie du Canal de Suez, voir BONIN Hubert (1987) : **Suez, du canal à la finance 1858-1987**.

Khédive vendit ses actions de la Compagnie à l'Angleterre en 1875. On sait la suite de l'Histoire et l'on est entré dans le domaine politique : la soumission de l'Égypte, dès 1882, à l'occupation britannique, dont les conséquences dépassent notre chapitre.

Sur le plan culturel, la Compagnie a transformé le fameux désert inhospitalier de l'isthme de Suez en territoire animé par le Canal maritime, les canaux d'eau douce, les terrains agricoles, les plantations, les bois, les réseaux routiers et de chemins de fer, les ports, les villes. Des milliers d'expatriés, notamment Français, Grecs, Italiens, mais aussi, en petit nombre, Autrichiens, Maltais, Hollandais, etc. vivaient, depuis l'époque du percement, dans les Quartiers européens préparés dans toutes les villes nouvelles du canal. Ils se côtoyaient avec des dizaines de milliers de migrants indigènes de la Haute-Égypte, du Delta, d'El-Ariche et de la Syrie qui sont venus s'installer dans les Quartiers arabes des villes respectives et dans les campagnes nouvellement créées, pour exercer divers métiers : ouvriers de la Compagnie, agriculteurs, pêcheurs, artisans, commerçants, entrepreneurs. Dans le climat de "l'internationalisation" et de "l'occidentalisation" de l'Égypte signalées plus haut, le Canal de Suez contribua ainsi, au travers d'exemples concrets — les villes et les sociétés nouvelles du Canal — à l'implantation des éléments occidentaux dans le milieu oriental dont les effets nous intéressent.

C'est dans cette "expansion" de l'Occident et cette "ouverture" de l'Orient que la ville d'Ismaïlia fut fondée. La question est de savoir quels sont les éléments occidentaux qui ont été introduits et acceptés en Égypte et pourquoi ?

b. Problèmes, pensées et pratiques de la ville

A la différence de la ville "spontanée", Ismaïlia est une ville "fondée" à partir d'un plan préétabli. Nous savons, à travers des ouvrages traitant l'Histoire du Canal de Suez, pourquoi la fondation de cette ville, pourquoi sur ce lieu et pourquoi à cette époque. Mais nous ne savons pas pourquoi ce plan. S'agit-il d'une question technique ? Ou, y a-t-il des idées sociales ? Y a-t-il de messages de l'Occident (sous-entendu : européen, chrétien, moderne) apporté à l'Orient (sous-entendu : arabe, musulman, traditionnel) à travers cette ville ?

Nous l'avons dit, il n'y a pas de réponses explicites à ces questions. Voyons donc plutôt les problèmes, les pensées et les pratiques de la ville en Occident et en Orient à l'époque de fondation de la ville d'Ismaïlia.

1). En Occident

Rappelons brièvement que l'Histoire de la ville en Europe est divisée grosso-modo — malgré les différentes appellations, manières et matières de présentation sur le plan de détail — en quatre grandes périodes : Antiquité / Villes grecques et romaines (III^{ème} siècle avant J.-C. - X^{ème} siècle de notre ère), Moyen âge / Villes médiévales (XI^{ème} - XIV^{ème} siècles), Renaissance et Temps moderne / Villes classiques (XV^{ème} - XVIII^{ème} siècles), Epoque contemporaine / Villes industrielles (XIX^{ème} - XX^{ème} siècles) ; chacune avec ses caractéristiques correspondant aux problèmes spécifiques de l'époque, marquée par des événements déterminants et des changements de circonstances (politique, économique, technique, démographique, etc.)¹.

Nous sommes donc en dernière période, celle qui correspond aux problèmes posés par les "révolutions" techniques, scientifiques, épistémologiques, philosophiques, économiques, sociales, politiques et démographiques en Europe depuis le XVIII^{ème} siècle, même avant, dont les manifestations spectaculaires sont la Révolution française et la Révolution industrielle. C'est l'époque où, au sein de l'intolérable croissance des villes européennes, est né l'"urbanisme" en tant que discipline autonome d'études et de profession, inaugurée, selon Mme Choay, en 1867 par l'ouvrage de l'architecte-ingénieur espagnol Ildefonso Cerdà, *Teoria*

¹ Voir notamment BENEVOLO Leonardo (1993) : *La Ville dans l'Histoire européenne* ; CHARRE Alain (1983) : *Art et urbanisme* ; HAROUËL Jean-Louis (1993) : *Histoire de l'urbanisme* ; et LAVÉDAN Pierre (1926-1952) : *Histoire de l'Urbanisme*.

general de la Urbanizacion. Cela ne veut pas dire que les pratiques et les pensées sur l'aménagement de la ville n'avaient pas existé avant. Seulement, ces activités, appelées désormais le "pré-urbanisme" dans le terme de Mme Choay, étaient l'œuvre des généralistes et liés tout au long de son Histoire à des options politiques. Tandis que, l'"urbanisme", parallèlement au développement de la science moderne, sous ses deux formes (théorique et pratique), est l'apanage de spécialiste, le plus généralement d'architectes, et cesse-t-il de s'insérer dans une vision globale de la société ; il est dépolitisé¹. Après l'Espagne, c'est l'Autriche qui, vingt ans plus tard, en 1889, anima cette nouvelle "science" avec Der Städtebau nach Seinen Künstlerischen Grundsätze de l'architecte viennois Camillo Sitte. En Angleterre, c'est Ebenezer Howard qui le commence, en 1898, avec sa théorie de la Garden City (Cité jardin) dans Tomorrow: A Peaceful Path to Social Reform. En France, il faut attendre 1917 pour voir publier le premier texte de cette nature, Une cité industrielle de Tony Garnier². Le terme "urbanisme" même, néologisme inexistant dans aucune langue avant urbanizacion de Cerdà, pour désigner cette nouvelle discipline, ne commence à être utilisé en France que tardivement, vers 1910³. La genèse et le développement de cette discipline, qui ont été étudiés par de nombreux chercheurs⁴, et que nous ne répéterons pas ici, ne nous concernent pas directement. Ce qui nous intéresse est le cadre historique, depuis du moins le début des deux Révolutions, qui a conduit les Européens à leur politique urbaine, en Europe comme ailleurs, dont l'"urbanisme" en Europe est l'une, et les villes nouvelles dans le territoire d'expansion européenne est l'autre, des manifestations.

a). Problèmes

Il convient de rappeler que les activités de construction et d'aménagement de la ville se font dès l'Antiquité pour des raisons qui ne sont pas toujours singulières, mais dont nous pouvons parfois discerner les principales : politique, économique, religieux, sociale ou militaire⁵. Des milliers de villes européennes actuelles, par

¹ CHOAY Françoise (1965) : **L'urbanisme, utopies et réalités.**

² *ibid.*

³ *ibid.*

⁴ Voir notamment BENEVOLO Leonardo (1963) : **Aux sources de l'urbanisme moderne** et CHOAY Françoise (1980) : **La règle et le modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme.**

⁵ LAVEDAN, *op. cit.*

exemple, ont été fondées pour des raisons politiques et militaires de l'Empire romain. A partir du XVI^{ème} siècle les Européens commencèrent à implanter des villes, pour des raisons économiques, politiques et militaires, en dehors de l'Europe, notamment en Asie (Goa / 1510 ; Macao / 1557 ; Manille / 1571 ; Colombo / 1587 ; Bombay / 1665 ; Pondichéry / 1677) et en Amérique du Sud (San Miguel / 1531 ; Quito / 1532 ; Lima / 1535 ; Morelia / 1541 ; Santiago / 1567)¹. Aux jours de la Révolution française et de l'Empire napoléonien, ces activités furent motivées par des raisons notamment politiques : contrôler le territoire (fondation de Pontivy et de la Roche-sur-Yon) et glorifier le pouvoir (aménagement des grands axes et construction des monuments : rue de Rivoli ; Louvre-Place du Trône-Place du Châtelet ; Place Vendôme-Tuileries-Place de la Concorde ; Eglise de la Madeleine-Palais Bourbon ; Arcs de Triomphe)².

Au XIX^{ème} siècle, à la sortie des guerres napoléoniennes et à la marche de l'industrialisation, les raisons de construction et d'aménagement de la ville sont devenues plus compliquées qu'avant, mais elles furent représentées au premier rang par la croissance démographique rapide, qui se transformait peu à peu en tensions sociales pour deux raisons.

D'une part, les "révolutions" économiques et démographiques de l'Europe depuis le XVIII^{ème} siècle³ trouvèrent leur accélération. Le "capitalisme libéral", mené par la "bourgeoisie triomphante" avec son "libéralisme"⁴, fleurant depuis les années 1830, connut une expansion rapide. C'est l'époque du charbon, des chemins de fer, des canaux et bateaux à vapeur, du libre-échange⁵. Sur le plan démographique, de 1800 à 1900 la population européenne doubla, de 200 à près de 400 millions d'habitants, représentant ainsi un quart de la population mondiale, contre un cinquième en 1800⁶. Cette croissance fut accompagnée de mouvements d'exode rural et d'urbanisation. Les villes d'autrefois devinrent de grandes villes, les grandes villes prirent des proportions gigantesques et le nombre total des villes se multiplia. Il n'y avait en 1801, pour tout le continent, que 23 villes de plus de

¹ BENEVOLO (1993), op. cit.

² LAVEDAN, op. cit.

³ DUBY Georges et MANDROU Robert (1984) : **Histoire de la civilisation française XVII^{ème}-XX^{ème} siècle.**

⁴ REMOND René (1974) : **Introduction à l'histoire de notre temps : 2. le XIX^{ème} siècle, 1815-1914.**

⁵ CARPENTIER Jean et LEBRUN François (1990) : **Histoire de l'Europe** et (1991) : **Histoire de France** ; DUBY et MANDROU, op. cit. ; REMOND, ibid.

⁶ CARPENTIER Jean et LEBRUN François (1990) : **Histoire de l'Europe**, pp. 326-327.

100 000 habitants. Elles étaient déjà 42 au milieu du siècle, 135 en 1900. Quant aux villes de plus de 500 000 habitants, qui faisaient figure de monstres à l'époque, on n'en comptait que deux au seuil du XIX^{ème} siècle : Londres et Paris. Elles étaient dix-neuf à la fin du même siècle¹.

D'autre part, « *l'idéal du libéralisme est toujours le pouvoir le plus faible possible, et certains ne dissimulent pas que le meilleur gouvernement, selon eux, est le gouvernement invisible, celui dont l'action ne se fait pas sentir ... Une autre façon de restreindre encore le pouvoir est de limiter son champ d'activité et ainsi s'explique la doctrine de la non-intervention en matière économique et sociale. L'Etat doit laisser jouer librement l'initiative privée, individuelle ou collective, et la concurrence* »². Dans le domaine de la construction et de l'aménagement de la ville, ce fut le démantèlement des règlements, des usages et de tous les autres mécanismes intermédiaires entre la sphère individuelle et celle de l'Etat, qui régissaient auparavant la construction et la gestion traditionnelles du paysage. La promotion immobilière fut désormais assimilée aux autres initiatives économiques et soumise aux lois du marché. Toute intervention publique fut considérée comme une entrave, une survivance du passé à bannir ... Cette tendance se répandit au moment où les villes connurent une croissance et des transformations jamais vues depuis le XIII^{ème} siècle : les contrôles diminuèrent alors qu'augmentèrent les changements qu'il fallait contrôler³.

Ainsi sont nées, de cette conjonction, ces images chaotiques, déconcertantes, désordonnées, misérables, ... des villes européennes et de leurs populations, décrites par des écrivains de la première moitié du XIX^{ème} siècle : Charles Dickens, Chadwick, Engels, ... en Angleterre ; Victor Hugo, Balzac, Blanqui, Villermé, ... en France : « *misère, mendicité, brigandage, délinquance, enfants errants, épidémies, criminalité, tout est aggravé par l'entassement rapide de travailleurs dans l'indicible promiscuité de murs étroits* »⁴ ..., « *d'énormes banlieues, faites de maisons neuves mais précaires, mélangées aux usines, qui devinrent vite invivables à cause du manque d'espaces publics et de services d'hygiène (eau courante, égouts, ramassage des ordures) ... Ce décor produit par*

¹ REMOND, op. cit., pp. 159-160.

² ibid., p. 26.

³ BENEVOLO (1963 et 1993), op. cit.

⁴ BRAUDEL Fernand (1987) : **Grammaire des civilisations**, p. 433.

le "laisser-faire", par le développement économique et par ses à-coups, c'est le prototype de la ville libérale »¹.

Un autre problème : l'Europe ne put nourrir toutes ces populations croissantes. Un grand mouvement d'émigration, facilité par les progrès de la navigation maritime, mais aussi, de la conquête économique et militaire, européenne, depuis le XVI^{ème} siècle, répandait désormais les Européens sur l'ensemble du globe. Au XIX^{ème} siècle, 70 millions d'Européens ont quitté l'Europe, dont 50 millions à titre définitif². Ils se sont établis massivement en Amérique, en Australie et en Afrique du Sud, mais aussi partiellement dans les colonies européennes en Asie, en Afrique et en Amérique du Sud. Ainsi, les Européens furent confrontés, depuis notamment le deuxième quart du XIX^{ème} siècle, aux problèmes de la ville dans deux domaines différents : dans leur propre terre et dans les pays étrangers où ils se sont installés. Comment résoudre ces problèmes ?

b). Pensées

La ville fait partie déjà, répétons-le, des objets de réflexion depuis l'Antiquité grecque. Seulement, jusqu'au Moyen Age les pensées sur la ville ne formaient aucune théorie (d'ordre autonome, conceptuel et universel), mais étaient : soit subordonnées à d'autres domaines (médecine chez Hippocrate au V^{ème} siècle avant J.-C. ; philosophie chez Platon et Aristote à la génération suivante), soit d'ordre pratique pour résoudre des problèmes précis (les édits communaux au Moyen Age), soit de caractère documentaire (chez Vitruve au I^{er} siècle avant J.-C.), soit incohérents dans la structure (chez Villard de Honnecourt au XIII^{ème} siècle). Ce n'est qu'à partir de la Renaissance qu'on voit émerger les efforts de la théorisation de l'architecture et de la ville, inaugurés avec le *De re aedificatoria* d'Alberti au XV^{ème} siècle. Après, du XVI^{ème} au XVIII^{ème} siècles, la théorisation de l'édification s'est progressivement démontée et s'est appauvrie. L'intégralité "architecture-ville" de Vitruve et d'Alberti s'est cassée. La pensée de la ville, ou de l'espace en général, s'est éclipsée au profit de l'esthétique architecturale et de la technique de construction. C'est seulement au début du XIX^{ème} siècle, provoqué par les effets des deux Révolutions évoqués plus haut, que s'est réveillé, comme nous verrons plus tard, le renouveau de la pensée sur la ville.

¹ BENEVOLO (1993), op. cit. pp. 204-205.

² CARPENTIER et LEBRUN (1990), op. cit. pp. 326-327.

Deux facteurs ont contribué à ce démontage et appauvrissement de la pensée de l'édification.

Le premier s'agit de l'évolution "politique" qui se traduit, en ce qui concerne les activités de construction et d'aménagement, en deux phénomènes.

D'une part, la relation architecte-prince a changé. A l'époque d'Alberti cette relation se poursuivait sur un pied d'égalité dans le cadre traditionnel de la Cité-Etat où l'un exerçait le pouvoir politique, tandis que l'autre découvrait son pouvoir, homologue, de créateur. Avec le XVI^{ème}, puis le XVII^{ème} siècle, le prince incarne la puissance de l'Etat national et l'architecte cesse d'être un interlocuteur à part entière, pour entrer, toujours davantage, dans un rapport de soumission quant à la détermination du programme. Dans ces conditions, l'architecte était progressivement conduit à se désintéresser aux problèmes d'aménagement de la ville dont il était exclu pour ne s'occuper que de l'esthétique architecturale dont il était assumé compétent.

D'autre part, l'institutionnalisation de l'activité architecturale rétrécit peu à peu le champ d'action de l'architecte. La création de l'Académie Royale d'Architecture sous Louis XIV en 1671 « *pour tenter d'élucider la question de la beauté des constructions et pour élaborer un système d'instruction des jeunes architectes* »¹ et son fonctionnement jusqu'en 1793, constitue à la fois la subordination de l'architecte au pouvoir politique et sa mise à l'écart de l'affaire d'aménagement de territoire. Elle est renforcée par la séparation de la formation de profession de construction dans deux écoles de vocations différentes : Ecole Polytechnique (fondée en 1795), d'un côté, qui prépare des "ingénieurs" polyvalents, y compris de faire l'architecture ; Ecole des Beaux Arts (1806), de l'autre côté, qui forme des "artistes" de diverses spécialités dont l'"architecte". « *A l'organisateur du cadre de la vie des humains, à l'architecte-héros, succède l'architecte-artiste qui n'a plus de transgressions à conjurer et peut théoriser en paix les règles de la beauté* »².

Quant à l'aménagement du territoire et de la ville, il était démonté de son intégralité "homme-espace" à une activité purement "technique", celle de "voirie": construction et entretien des routes, des ponts et des canaux. Avec l'apparition de l'Etat national, la voirie appartenant auparavant à l'autorité locale — féodale ou

¹ PEREZ-GOMEZ Alberto (1983) : *L'Architecture et la crise de la science moderne*, p. 199.

² CHOAY (1980), op. cit., pp. 229 ; 232-233.

ecclésiastique — fut transférée au contrôle et à la prise en charge de l'Etat. En France par exemple, la nationalisation du contrôle territorial commence en 1599 avec la création de l'office de "grand voyer", dirigé par Sully puis Colbert, institution qui allait dessiner peu à peu l'organisme du Corps (d'ingénieurs) des Ponts et Chaussées, formé en 1716, et son école, fondée en 1747-1756. Avec la création de l'Ecole Polytechnique en 1795, dont les aspects scientifiques sont plus poussés, l'Ecole des Ponts et Chaussées y était intégrée comme l'une de ses Ecoles d'Application¹. C'est donc sous cet angle "technique" que la ville, comme tous les autres objets de construction — les routes, les canaux, les ponts, les barrages, les bâtiments, ... — était pensée, aménagée et construite.

Le deuxième facteur concerne un phénomène plus profond et qui peut constituer, en fait, une explication du premier, c'est ce que M. Perez-Gomez appelle la révolution "épistémologique"². C'est la transformation de la vision du monde de celle dite "médiévale" à une autre dite "moderne". Inaugurée par Galilée au XVII^{ème} siècle, animée et ou développée tout au long des XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles par Bacon, Descartes, Newton, les savants et les écrivains des Lumières, ... elle aboutit au triomphe du positivisme professé par Auguste Comte au XIX^{ème} siècle. Autrement dit, c'est l'évolution mentale qui allait de l'unité à la séparation dans la conscience de l'homme (européen) entre l'univers mythique et l'horizon rationnel, la foi et la raison, l'art et la science. Dans le domaine d'architecture, *« la croyance en la richesse symbolique du monde extérieur, — en une nature divine qui dans l'absolu révélait sa signification au travers de l'observation —, fut remplacée par la notion désormais familière, d'un monde matériel fait d'une simple collection d'objets inanimés. Dans un tel cadre, l'architecture ne pouvait plus être longtemps encore un art d'imitation. Une fois adoptés les idéaux de la science positiviste, l'architecture fut forcée de rejeter son rôle traditionnel au sein des autres beaux-arts. Dépourvue d'un contenu poétique légitime, elle se trouva réduite à un processus technologique prosaïque ou à de la simple décoration »*³. Nous trouvons ce courant de pensée — dominant car conforme au progrès technique et scientifique — dans la filiation des théories

¹ HAROUEL (1993), op. cit. ; PICON Antoine (1992) : **L'Invention de l'ingénieur moderne. L'Ecole des Ponts et Chaussées 1747-1851** ; CALLOT Jean-Pierre, CAMUS Michel, ESAMBERT Bernard et BOUTTES Jacques (1993) : **Histoire et prospective de l'Ecole Polytechnique.**

² PEREZ-GOMEZ, op. cit. p. 23.

³ ibid. pp. 18-19.

architecturales depuis celle de Claude Perrault au XVII^{ème} siècle jusqu'à celle de Jean-Nicolas-Louis Durand au début du XIX^{ème} siècle. La théorie du dernier, le "fonctionnalisme" dont nous reparlerons plus loin, professée à l'Ecole Polytechnique, allait profondément marquer l'architecture occidentale tout au long du XIX^{ème} et XX^{ème} siècles. Le contre courant — marginal — est représenté par une autre filiation, depuis François Blondel, adversaire de Perrault, jusqu'à Charles-François Viel, adversaire de Durand. Les écrits de Viel sont « *les premiers, à reconnaître et à rejeter les démons apportés par la transformation de la théorie architecturale en un instrument de domination technologique excluant la métaphysique* »¹. Entre le début et la fin de cette évolution, cependant, nous trouvons les poétiques Etienne-Louis Boullée et Claude-Nicolas Ledoux qui, à la fin du XVIII^{ème} siècle, marquent la transition entre l'univers mythique-symbolique et le monde rationnel-technologique.

Ainsi, nous voyons, alors que les problèmes urbains sont devenus intolérables au début du XIX^{ème} siècle, les gens supposés compétents de les résoudre — les ingénieurs-architectes-artistes jadis — se sont trouvés éloignés depuis le XVI^{ème} siècle de la réalité et désormais handicapés de réagir. Cela explique, du moins partiellement, pourquoi ce ne sont pas ces "spécialistes", mais les "généralistes" : philosophes, savants, écrivains, philanthropes, ... sensibles à la cause humanitaire, qui, les premiers, ont dénoncé les maux de la société et de la ville industrielle naissante et ont essayé d'y remédier par la réalisation des modèles de la "société idéale" dite aussi "utopique". C'est seulement après que l'Etat intervient avec ses outils à disposition : institutions et savoir-faire "techniques" de construction et d'aménagement du territoire assurés par des ingénieurs au service de l'Etat, aussi bien comme praticiens que professeurs des grandes écoles (Polytechnique, du Génie et des Ponts et Chaussées) toujours prompts à fournir à l'Etat des solutions "pratiques" pour les problèmes posés à l'époque. Quant aux "architectes-artistes", incapables d'appréhender les problèmes urbains et le progrès technique, leur rôle était limité dans un cadre défini par des ingénieurs. Leur pensée, occupée à répertorier des vocabulaires esthétiques du passé, d'un côté, et déconcertée par l'invasion du rationalisme et des inventions et innovations techniques de construction qu'ils n'ont pas maîtrisées, de l'autre, ne pouvait être que, comme nous verrons plus loin, "néoclassique" et "éclectique".

¹ ibid. pp. 316-317.

Nous pouvons, donc, y voir l'existence de deux ordres de pensée de la ville à la disposition des Européens à ce moment critique. L'un, de base "humaniste" ou "utopique", l'autre, de base "technique" ou "pratique". Coincée entre les deux ordres, cependant, nous voyons se développer la pensée de l'esthétique architecturale de tendance "néoclassique" et "éclectique".

Pensées humanistes / utopiques

Trois tendances se dégagent des critiques "humanistes" ou "utopiques" sur la société et la ville industrielles naissantes.

La première, poussée par une vocation "sociale", essaie de remédier aux maux de la Révolution industrielle par la construction de la société idéale. Malgré la diversité des courants, les penseurs de cette tendance partagent les mêmes idéales des révolutions du XVIII^{ème} siècle en s'appuyant sur l'"égalité" comme fondement de la "fraternité", et en dénonçant la "liberté" dont jouissent les plus puissants et les plus riches. Saint-Simon, Owen, Fourier, Cabet, Proudhon, Considérant, Marx, Engels, ... sont des noms clés du mouvement appelé désormais "socialiste", inscrits dans tous les manuels de l'Histoire européenne. Certains d'eux avaient des disciples qui formaient des écoles et essayaient de fonder des communautés distinctes, chacune avec sa propre organisation sociale et spatiale, basée sur un modèle idéal.

Nous nous rappelons, par exemple, du célèbre comte Henri de Saint-Simon (1760-1825). D'origine aristocratique, plongé dans les aventures et les révolutions, il est à l'origine de toutes idéologies sociales, socialistes et non socialistes¹. La théorie sociale de Saint-Simon part du principe que les industriels — entendant par là les techniciens et la classe ouvrière — devraient occuper les postes de commandement, détrônant ainsi les anciennes classes dirigeantes. Après sa mort, sa doctrine est développée par un groupe de disciples — Rodriguez, Enfantin, Chevalier — qui fondent en 1826 le journal le Producteur et s'unissent pour rédiger un exposé systématique de leur commune théorie. Ils éditent les œuvres du Maître, surtout le Nouveau Christianisme, fondant un ordre ouvrier, animant un journal très lu, Le Globe et tournant, enfin, à une communauté semi-monastique à Ménilmontant, interdite par le gouvernement en 1833. Malgré cet arrêt, le rayonnement du saint-simonisme est très grand : les disciples de l'école qui

¹ BRAUDEL, op. cit. p. 431.

animeront la vie économique de la période impériale, ont dénoncé les méfaits du laisser-faire et proposé l'organisation de travail ; ils ont contribué à discréditer la propriété individuelle au bénéfice de formes de collaboration, où les producteurs s'associeraient pour les plus grandes entreprises. Ils jouaient un rôle important dans les constructions de chemins de fer français et, comme nous le verrons dans un chapitre ultérieur, la promotion du projet du Canal de Suez. Ses doctrines exercent une influence profonde dans tous les milieux, des Polytechniciens aux ouvriers de la Société des Droits de l'Homme dont, entre autres, Auguste Comte, Napoléon III, et... Ferdinand de Lesseps.

Ou encore le pauvre Robert Owen (1771-1858) qui devient, grâce à son courage et sa chance, copropriétaire d'une fabrique textile à New Lanark, en Ecosse. Par ses propres convictions, fondées sur sa double expérience d'ouvrier et de capitaine d'industrie, il se rend parfaitement compte que les conditions ambiantes déterminent de manière prépondérante le destin des individus. Pour améliorer ce destin, il convient donc de commencer par améliorer cette ambiance en la remodelant pour le service de l'homme avant de songer à un quelconque avantage économique, individuel ou collectif. Il expérimente cette idée dans les filatures de New Lanark où il introduit une série d'améliorations dans la condition de l'ouvrier — meilleurs salaires, horaires réduits, habitations décentes — avec succès¹ — idée que nous trouverons s'exprimer dans les discours de de Lesseps dans la fondation des villes de l'isthme de Suez.

Les autres exemples ne manquent pas. Charles Fourier (1772-1837) avec ses communautés de "phalanges", Etienne Cabet (1788-1856) avec son "Voyage en Icarie", Victor Considérant (1808-1893) avec ses "phalanstères", etc.² ont participé d'une manière ou d'une autre à la recherche d'« *une riposte sociale, humaine, assez efficace et valable, aux duretés multiples de l'industrialisation* »³.

Imprégnés par l'idée de progrès et confiants en rationalisme, science et techniques, ces auteurs orientent leurs actions vers l'avenir, ce qui suggère Mme Choay à appeler progressiste le modèle de la ville qu'ils proposent⁴.

¹ BENEVOLO (1963), op. cit. pp. 59-60.

² BENEVOLO (1963), *ibid.* ; CHOAY (1965), op. cit. ; RAGON Michel (1986) : **Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. 1. Idéologies et pionniers, 1800-1910.**

³ BRAUDEL, op. cit. p. 428.

⁴ CHOAY (1965), op. cit. p. 17.

La deuxième tendance, marquée par une vocation "culturelle", part d'une nostalgie de l'ancienne unité organique de la cité qui a disparu sous la pression désintégrante de l'industrialisation. Victor Hugo, Michelet, Pugin, Ruskin, Morris, ... représentent cette tendance. Mais, alors qu'en France cette tendance n'a abouti à aucun modèle, en Angleterre elle s'est développée à des analyses et des critiques des réalisations de la civilisation industrielle comparées à celles du passé. Des séries de concepts ont été ainsi opposées deux à deux : organique et mécanique, qualitatif et quantitatif, participation et indifférence. L'idée clé de ce mouvement n'est pas "progrès", mais "culture" et la prééminence des besoins "matériels" s'efface devant celle des besoins "spirituels". On peut appeler désormais culturaliste le modèle de la ville qu'ils proposent¹.

La troisième tendance, caractérisée par la nostalgie de la "nature", se développe notamment aux Etats-Unis où l'époque héroïque des pionniers est liée à l'image d'une nature vierge, ce qui fait naître, avant même que n'y soient perçus les effets de la révolution industrielle, un mouvement anti-urbain. T.A. Jefferson, R.W. Emerson, Thoreau, Henry Adam, Henri James, ... sont les représentants de ce courant qui ne débouche sur aucun modèle de remplacement².

Tous les textes de ces critiques et propositions ont été bien étudiés, classés et résumés par Mme Choays. Nous n'allons pas les répéter ici. Nous les gardons simplement dans l'esprit de les utiliser plus tard dans l'analyse de la fondation des villes du Canal de Suez.

Pensées techniques / pratiques

Cet ordre s'est développé, nous l'avons mentionné plus haut, au sein des institutions d'Etat chargées de planifier, de réaliser et d'entretenir les constructions civiles et militaires telles des routes, des places, des bâtiments civils et militaires, des fortifications, des ponts, des canaux, des barrages, ... dont la distinction entre "architectes" et "ingénieurs" civils ou militaires ne s'est faite clairement qu'après 1750. Formé en 1715, le Corps des Ponts et Chaussées qui regroupait des architectes et ingénieurs civils, fut doté d'une institution de formation, le Bureau des Dessinateurs en 1747 devenu l'Ecole des Ponts et Chaussées en 1756. Les ingénieurs militaires, de l'autre côté, furent organisés au sein de l'ancien Corps du

¹ CHOAY (1965), op. cit. pp. 21-22.

² *ibid.* p. 29.

Génie restructuré en 1744 et équipés également d'une institution de formation, l'Ecole du Génie en 1748. Les deux écoles sont les sources scientifiques principales de l'Ecole Centrale des Travaux Publics créée en 1794 et transformée en Ecole Polytechnique en 1795. Appuyant son enseignement très rigoureux sur la science, l'Ecole Polytechnique servait de base scientifique aux nouvelles Ecoles d'Application qui comprenaient les anciennes Ecole des Ponts et Chaussées et Ecole du Génie. Unique dans le pays et la première en Europe, elle est devenue à l'époque la clef du progrès de la civilisation française au sein du monde industriel naissant. Durant le début du XIX^{ème} siècle les noms les plus illustres dans tous les domaines scientifiques et techniques avaient été associés à cette institution prestigieuse : Laplace, Gay-Lussac, Fourier, Monge, Lagrange, Poinsot, Berthollet, Durand, Comte, ... Ayant fini ses études, un diplômé de l'Ecole Polytechnique était en mesure d'entrer dans des services aussi divers que l'artillerie, la marine, la construction civile, l'architecture navale, les mines, ou bien l'ingénierie géographique. Pour cela, après avoir passé une sélection très sévère, les étudiants devaient étudier, à côté des matières de base telles les mathématiques, la physique et la chimie, la géométrie descriptive et l'architecture¹.

Tout au long de la première moitié du XIX^{ème} siècle, plusieurs architectes assuraient successivement l'enseignement d'architecture à l'Ecole Polytechnique (Baltard, Durand, Reynaud) et à l'Ecole des Ponts et Chaussées (Mandar, Vallot, Reynaud). Malgré les différentes tendances de leurs pensées, ils n'ont pas échappé au cadre épistémologique du positivisme naissant, formulé en architecture en terme de "fonctionnalisme" professé par l'architecte Jean-Nicolas-Louis Durand, professeur d'architecture à l'Ecole Polytechnique de 1797 à 1833. Prédécesseur commun des autres professeurs mentionnés plus haut (sauf Baltard), il est le véritable fondateur de l'école de pensée architecturale dont les influences restent intactes dans les activités théoriques et pratiques architecturales de nos jours.

La plus importante contribution de Durand réside dans ses deux ouvrages théoriques. L'un, le Recueil et parallèle des édifices de tout genre, anciens et modernes (1799-1801), présente une sorte de catalogue de formes d'une vaste collection de bâtiments célèbres ou méconnus et devient paradoxalement l'une des références classiques de l'Ecole des Beaux-Arts. L'autre, le Précis des leçons d'architecture (1802-1805), qui résume le contenu de ses cours à l'Ecole

¹ PEREZ-GOMEZ, op. cit. ; PICON, op. cit.

Polytechnique était fréquemment republié jusqu'en 1840, ce qui montre également l'importance de ses idées¹. Nous ne décrivons pas ici la théorie de Durand qui n'est pas notre sujet et qui a été présentée déjà dans divers ouvrages. Disons simplement l'essentiel, formulé par M. Perez-Gomez : « *Par opposition à la théorie architecturale précédente, Durand va affirmer l'inconséquence de toute justification transcendantale. L'architecture doit uniquement s'assurer de son utilité dans un monde matériel régi par des valeurs pragmatiques. Il ne sert à rien de chercher des explications hors du champ de la nouvelle théorie ; une théorie de l'architecture postulée pour la première fois comme autonome, indépendante, spécialisée et composée exclusivement de vérités évidentes à la logique mathématique* »². Pour Durand les véritables objectifs de constructions sont la "convenance" et l'"économie". Les outils pour les atteindre sont la géométrie et la mathématique. La méthode de conception consiste à combiner les éléments tels que les colonnes, les murs, les ouvertures, les toits, ... « *qui sont à l'architecture ce que les mots sont au discours, les notes à la musique* » selon les types d'édifices. Quant à la signification, elle n'existe qu'à l'intérieur du système lui-même, « *l'architecture devient un langage dont le sens éventuel ne dépend que de la syntaxe, et les relations sémantiques absolues sont évidemment au-delà de la raison positiviste* ». Cette théorie succincte ne prétendait être qu'un outil utile, permettant aux étudiants de concevoir rapidement n'importe quel édifice, « *même ceux dont ils n'auraient jamais entendu parler* ». Finalement avec Durand, l'architecture commença être comprise en termes de style ou de langage formel³.

Quant à la question de la ville, elle n'a été traitée que par Durand et Reynaud et, en plus, d'une façon très sommaire par rapport à l'architecture. On le comprend, car la ville est considérée, suivant la théorie architecturale de Durand, comme une combinaison d'édifices publics et particuliers dont « *le plus souvent, on n'est pas maître de la disposition générale à cause des localités* ». Tandis que pour Reynaud « *Les villes sont l'œuvre du temps plutôt que celle d'un architecte* »⁴. Les propos de Durand et de Reynaud montrent des points communs, mais aussi des divergences. Résumons brièvement.

¹ PICON, op. cit., pp. 531-538.

² PEREZ-GOMEZ, op. cit. p. 303.

³ ibid. p. 307.

⁴ MALVERTI Xavier et PICARD Aleth (1989) : **Les villes coloniales fondées entre 1830 et 1870 en Algérie. Les tracés de ville et le savoir des ingénieurs du Génie** (pp. 18-61, 135-136).

Objet technique et aménagement spatial

Au fond, les deux architectes considèrent la ville comme un objet technique dont la nécessaire intervention prend la forme d'un aménagement spatial. Les facteurs déterminants d'aménagement ne sont, cependant, chez l'un et chez l'autre, pas les mêmes.

Composition urbaine

Pour Durand ces facteurs primordiaux sont les moyens de communication : les rues, les ponts et les places publiques. Les communications doivent être les plus courtes et les plus commodes. La ligne droite en est la première condition. Le deuxième point important est de protéger les espaces publics en plaçant au-dessus des trottoirs de véritables portiques.

Découpage socio-économique

Pour Reynaud ces éléments de base sont les groupes socio-économiques. Imprégné de saint-simonisme, Reynaud répartit les populations dans sa ville idéale en cinq classes : des ouvriers, des commerçants, des hommes d'affaires, des propriétaires et des étudiants qui ont chacune leurs exigences particulières. Pour satisfaire à ces exigences, il préconise un découpage spatial. La rigueur du découpage socio-économique trouve sa contrepartie dans la liberté laissée à chacun de construire comme il l'entend : « *Où la variété est dans les besoins, elle doit être dans les formes* ».

Tendance fonctionnaliste et géométrie

L'aménagement spatial n'est pas basé sur une intention métaphysique ou symbolique quelconque, mais sur des raisons, comme dans la théorie architecturale de Durand décrite plus haut, d'"économie" (distance et temps) et de "convenance" (esthétique et sécurité). Par conséquent, le seul outil d'aménagement est la géométrie.

La raison économique de Durand, on l'a vu plus haut, se traduit par la distance de communication qui peut amener la trame des voies en géométrie régulière. Reynaud, de l'autre côté, critique, il est vrai, les plans en damier qui entravent, selon lui, la circulation plus qu'ils ne la facilitent, car ils obligent à suivre les deux

côtés d'un triangle rectangle au lieu d'autoriser l'emprunt de la diagonale. Mais la raison de critique est, au fond, économique qui se traduit en temps plutôt que distance de parcours. Elle est aussi de convenance qui se traduit en variété plutôt qu'uniformité d'un plan. Critiquant une forme géométrique, Reynaud tombe sur une autre forme de géométrie. Mais pour Reynaud, il est vrai, il n'y a pas de principe absolu dans la composition du tracé de la ville.

Aussi bien Durand que Reynaud parlent de la même forme préférée, celle qui a la plus grande surface pour le périmètre moindre. Pour Durand, « *Les formes les plus symétriques, les plus régulières et les plus simples, telles que le cercle, le carré, le parallélogramme peu allongé, sont les formes les plus favorables à l'économie parce qu'elles renferment une même superficie avec un moindre périmètre que les autres et que par conséquent ce sont elles dont on doit faire usage de préférence* ».

Pour Reynaud la forme la plus convenable à donner à la ville est la forme arrondie. Il propose de créer, en face de chaque porte, une place triangulaire d'où devra partir trois rues vers le centre de la ville et les quartiers adjacents. Aux communications diagonales entre les quartiers, il ajoute un réseau de voies perpendiculaires à la rue principales ou au fleuve qui en est l'axe principal.

Pour la convenance dans le sens de sécurité, Durand, d'un côté, met sur l'espace public le trottoir et le portique mentionnés plus haut. De l'autre, il propose, pour éviter les risques d'incendie, de séparer les maisons par des intervalles occupés des jardins. Les portiques, cependant, seraient en continu le long de la rue pour marquer l'alignement.

Places publiques et centre-ville

Aussi bien Durand que Reynaud parlent de l'importance des places publiques qui demandent un traitement privilégié. Pour Durand, « *Les édifices publics qui environneraient les places, soit par les jardins, soit par des cours ou des parvis plantés d'arbres, et la variété qui résulterait de ces divers édifices, destinés à des usages différents, jointe à la symétrie des portiques destinés tous au même usage, ce mélange des objets de la nature et des productions de l'art offrirait le spectacle le plus varié, le plus magnifique et le plus théâtral* ».

Reynaud, de l'autre côté, écrit : « *Il faut des places dans une ville, elles donnent de l'air, rompent l'uniformité des rues et offrent les positions les plus convenables*

pour les édifices publics, les fontaines et les monuments honorifiques ». La place circulaire avec des voies rayonnantes est la forme préférée. A la place carrée à angle fermé, il préfère celle dont on coupe les angles en biais. Cependant la forme vers laquelle il faut tendre est la place comprise entre deux rues parallèles, c'est-à-dire l'espace obtenu en enlevant un îlot dans un quadrillage. Un édifice public peut occuper le milieu de la place. Une rue est alors ouverte dans l'axe du bâtiment.

Par ailleurs, Reynaud parle également du centre-ville pour lequel il préconise d'imposer une uniformité aux habitations.

Pensées architecturales

Parlons un peu, comme nous l'avons promis dans un paragraphe précédent, de ce qui remplit l'espace de la ville, c'est-à-dire l'architecture en tant qu'élément de composition urbaine, à l'époque des transformations industrielles au début du XIX^{ème} siècle. On a parlé de la pensée architecturale dominante qui se développe au milieu des "architectes-ingénieurs". Que se passe-t-il au sein des "architectes-artistes" ? Répondons y brièvement.

La révolution épistémologique, dont on a parlé à plusieurs reprises, transforme le monde architectural par deux grands moments.

Le premier, à partir de la fin du XVII^{ème} siècle, c'est l'effondrement de la croyance mythique qui a un rapport avec le progrès de la science et de la philosophie. Descartes annonce la séparation entre le "sujet connaissant" et l'"objet connu" et la volonté de "rendre l'Homme maître et possesseur de la nature" (1637). Dans la pensée architecturale, Claude Perrault mit en doute les prémisses les plus sacrées de la théorie traditionnelle, et plus particulièrement l'idée qu'elle était une donnée préalable (1674)¹. Dans le même esprit, on vérifie, grâce aux méthodes précises de l'archéologie et de l'Histoire de l'art, les fameux modèles antiques (Herculanum, 1711 ; villa d'Hadrien à Tivoli, 1729 ; Pompéi, 1748). On ouvre les premiers musées publics au Capitole (1732), au Vatican (1739), à Londres (1759). Le patrimoine culturel européen est passé en revue, à partir du grand inventaire de L'Encyclopédie de Diderot et d'Alembert (1751-1765)². Il y avait donc une rupture profonde avec le passé qui se traduit, dans le

¹ PEREZ-GOMEZ, op. cit., p. 36.

² BENEVOLO (1993), op. cit., pp. 198-200.

monde visuel, par la pluralité de règles remplaçant l'unicité classique. Face à cette "architecture sans principe", les intellectuels et les hommes d'Etat réagirent¹. Mais pour quel genre ? Le mode de vie n'avait pas tellement changé. Les matériaux et techniques de construction étaient les mêmes. L'abbé Laugier, connu plus tard comme théoricien du néoclassicisme, écrit l'Essai sur l'architecture (1753). Le "neoclassicisme", ce retour à l'antiquité comme modèle esthétique, prit la route en Europe, puis en Amérique. En France il se manifeste, par exemple, dans le Petit Trianon de Gabriel (1762-1768), le château de Bénouville de Ledoux (1767), l'Ecole de Médecin de Gondouin (1769-1776), des théâtres à Paris, à Nancy, à Lyon, à Reims, à Marseille, à Montpellier, etc. Il subsistera jusqu'au Second Empire, adopté officiellement comme modèle architectural dans la rénovation de Paris de Haussmann².

Au deuxième moment, à partir de la fin du XVIII^{ème} siècle, non seulement l'univers mythique est définitivement dominé par l'horizon rationnel, mais le mode de vie commença à changer, les matériaux et techniques de construction se sont développés aux mains des "ingénieurs" en dehors de compétence des "architectes-artistes". Alors que les architectes continuaient de plonger dans les recherches historiques, les ingénieurs propageaient des nouvelles constructions, avec de nouvelles techniques et de nouveaux matériaux, notamment de fer et de verre, sans ou avec la participation des architectes réduits en décorateurs. Le développement plus rapide de l'industrie vers le milieu du XIX^{ème} siècle provoqua chez l'architecte le sentiment que sa position privilégiée était menacée et que la tradition de son art était révolue. Avec le progrès de l'industrialisation, cette crainte ne cessait de s'accroître. Après 1850, les constructions en fer des expositions universelles poussèrent pendant plusieurs années comme des champignons dans le monde entier. Avec elles, les méthodes de l'ingénieur firent leur entrée dans le domaine de l'architecture³, ce qui posa le problème des rapports entre l'architecte et l'ingénieur qui ne parlaient pas dans le même langage. L'imitation du passé n'est plus compatible avec le nouveau langage industriel. Il fallait un nouveau concept d'architecture. Mais lequel ?

¹ MONNIER Gérard (1994) : *Histoire de l'architecture*, p. 93.

² CHOAY (1981) : *Pensées sur la ville, arts de la ville* (p. 173) dans DUBY George (éd.) : *Histoire de la France urbaine. Tome IV : La ville à l'âge industriel*.

³ GIEDION Siegfried (1968/1990) : *Espace, temps, architecture*, pp. 140-145.

C'est l'"éclectisme", parmi d'autres, qui prit le relais du "néoclassicisme". Proposé par César Daly, architecte-archéologue-philosophe, à travers sa Revue générale de l'architecture (1840-1881), il réconcilie, non seulement l'architecte et l'ingénieur, mais aussi tous les styles du passé et du présent. Basé sur l'éclectisme philosophique de Victor Cousin, dont nous avons parlé dans le chapitre introductif, il procède à la même démarche. « *Nous plaidons volontiers la cause de toutes les écoles historiques contre les prétentions exclusives de chacune d'elles* », écrit Daly en 1863. Il faut puiser à tous les systèmes de formes du passé ce qui peut en demeurer vivant. C'est le seul moyen d'éviter l'artificialité du pastiche dépourvu de tout rapport à l'actualité¹.

Les champs d'exploration de l'éclectisme ne se limitent pas en Europe, mais aussi s'étendent dans tous les continents où les Européens mettent les pieds. Les voyages des architectes en Italie, qui se multiplient, ou en Orient (Pascal Coste), alimentent, avec la littérature historique, avec l'art des peintres et des auteurs de théâtre ou d'opéra, le goût des évocations les plus variées, pour une civilisation dominée par les "bourgeois conquérants", dans le temps (l'architecture ancienne), et dans l'espace (les exotismes et les cosmopolitismes). Ainsi, nous voyons, à Paris l'éclectisme se manifeste dans des immeubles de rapport, des hôtels particuliers, des grands magasins, mais aussi dans des églises et des édifices publics dont l'Opéra de Garnier constitue l'un des exemples de succès.

¹ CHOAY (1981), op. cit., pp. 185-195.

c). Pratiques

Ce sont les éléments des deux ordres de pensée (humaniste / utopique et technique / pratique), mis en valeur d'une manière ou d'une autre par les Autorités européennes de l'époque, que l'on trouve dans les constructions et les aménagements des villes en Europe et dans les territoires de son expansion : grands travaux urbains à Paris, à Londres, à Vienne, à Barcelone, à Bruxelles, ... ; mais aussi fondations ou juxtapositions des villes nouvelles à côté des villes existantes en Europe, en Afrique, en Asie, en Australie et en Amérique. Les propositions "utopiques" étaient prises partiellement et appliquées, par exemple, dans les cités ouvrières françaises construites ou soutenues par l'Empereur imprégné de saint-simonisme, Napoléon III, à Mulhouse, à Beaucourt, dans le quartier de Rochechouart, au boulevard Mazas, près de l'avenue Rapp, etc.¹. Tandis que les institutions et savoir-faire "techniques" sont devenus les instruments principaux du pouvoir pour réaliser ses projets.

Rénovations urbaines en Europe

Les plus remarquables sont les rénovations de Londres, de Paris et de Vienne. De 1811 à 1837, Londres se refaisait le long de la ligne liant Regent's Park à St. James's Park et Trafalgar Square. Paris, entre 1852 et 1870, se perceait des rues droites du nord au sud, d'est en ouest, et diagonalement, en y plantant des arbres et des fleurs. Vienne, à partir de 1857, remplaçait la zone fortifiée par un cercle (*ring*) de plaisance. Les trois réalisations partagent un certain nombre de caractéristiques communes : elles sont issues de l'initiative du gouvernement central, destinées à améliorer la performance des résidences royales ou impériales ; leur succès est dû aux participations des groupes financiers et industriels privés ; elles créent des jardins publics et construisent des grandes rues, boulevards et avenues pour faciliter la circulation et servir à la promenade ; elles mettent en valeur des monuments nationaux, impériaux et dynastiques ou des patrimoines culturels ; elles mélangent les bâtiments publics et privés, ecclésiastiques et laïcs, résidentiels et commerciaux ; elles combinent l'esthétique avec des motifs sociaux et sanitaires ; sur le plan architectural, elles appliquent notamment le style classique².

¹ RAGON, op. cit., pp. 114-115.

² OLSEN Donald J. (1986) : *The City as a Work of Art. London, Paris, Vienna.*, p. 82.

Or, nous l'avons vu plus haut qu'à cette époque l'urbanisme n'est pas encore né et l'architecte s'est éclipsé derrière l'ingénieur. Qui étaient donc les acteurs de ces grandes rénovations urbaines et comment ils y ont procédé ?

Plusieurs ouvrages ont été publiés concernant ces grands travaux du XIX^{ème} siècle. Dégageons-en seulement et brièvement les éléments révélateurs, ceux des acteurs et des procédés de la rénovation de Paris dirigée par le Baron Haussmann.

Tout d'abord : les acteurs principaux. Au sommet de la hiérarchie des décideurs et acteurs du projet nous trouvons l'Empereur Napoléon III qui jouait le rôle, non seulement d'un mécène, mais aussi d'un planificateur de la ville projetée. On répète qu'un grand plan de Paris était accroché dans son bureau à Saint-Cloud. De sa propre main il y traçait toutes les modifications qu'il comptait apporter à Paris en employant du rouge, du bleu ou du vert, selon l'urgence de la tâche à accomplir¹. Après lui, c'est le préfet du département de la Seine, le célèbre Baron Georges-Eugène Haussmann, qui, muni d'un pouvoir politique quasiment absolu et d'une capacité personnelle appropriée à l'exigence des travaux, coordonnait la réalisation. Au-dessous du préfet se compose une équipe technique englobant trois services dont les chefs étaient des ingénieurs compétents : Deschamps, chef du service d'arpentage de Paris, fut nommé directeur du service du plan ; Belgrand, ingénieur en chef et inspecteur général du service des Ponts et Chaussées, fut chargé de diriger le service des eaux ; Alphand, "jardinier-ingénieur" des Ponts et Chaussées, fut désigné directeur du service des promenades et plantations. Quant aux architectes, ils « *se révélèrent étonnamment inutiles. Ils ne se montrèrent même pas capables de s'adapter aux dimensions de ses projets. Haussmann dut souvent renvoyer leurs projets et insister sur la nécessité de les élargir ... Les problèmes étaient trop vastes et trop neufs pour que ces hommes aient été en mesure de les résoudre... Leur manque de réalisme était si grand qu'ils n'étaient même plus capables d'établir des devis pour leurs propres projets... Les architectes de cette époque ressemblaient aux tragédiens de l'ancien style qui estimaient indigne d'un acteur de réciter de la prose au lieu de vers* »². Des architectes (même renommés tels Hittorf, Baltard, Garnier, ...) étaient donc, comme des techniciens, subordonnés à ces trois collaborateurs proches du préfet, les véritables décisionnaires des travaux haussmanniens³.

¹ GIEDION, op. cit., p. 414 ; RAGON, op. cit., p. 119.

² GIEDION, ibid., p. 426.

³ BENEVOLO (1993), op. cit., p. 227 ; CHOAY (1981), op. cit., p. 169.

Ensuite : le procédé. Comme les architectes et les ingénieurs de l'époque précédente, Haussmann considère toute ville comme un "objet technique" — au lieu de "communauté politique" comme chez les Grecs antiques ou de "processus" comme chez les urbanistes du XX^{ème} siècle — dont il s'agit d'améliorer les performances. Pour cela, une première exigence fut de posséder une représentation globale, exacte et détaillée de l'objet urbain à régulariser. A cette fin, il fit réaliser, pour la première fois, au lieu des traditionnelles « *collections de plans partiels d'alignement des diverses voies publiques, sans lien, sans concordance entre eux* », « *le plan général, suffisamment détaillé, qui rassemblerait toutes les circonstances locales* »¹. Ce document, obtenu par triangulation et sur lequel sont portées les courbes de niveau, a demandé un an de travail à une armée de géomètres placés sous la direction de Deschamps, l'un des collaborateurs préférés d'Haussmann mentionné plus haut. Le procédé de la rénovation peut être résumé de la manière suivante :

- Installation du système circulatoire composé de voies, de ponts et de places.
- Création des "espaces verdoyants", des promenades, jardins et plantations.
- Construction des équipements collectifs : éducatifs, hospitaliers, municipaux, culturels et culturels.
- Application des règlements de construction liés aux idéaux simplifiés et schématisés du néoclassicisme².

L'entreprise d'Haussmann, nous le savons, suscita des critiques, mais aussi des éloges dont les imitations, ou du moins le parallélisme, de ses démarches en Europe et ailleurs — au Caire entre autres — prouvent son grand mérite.

Villes nouvelles dans l'expansion européenne

Regardons maintenant les fondations des nouvelles villes en Europe et dans les territoires de son expansion³.

Notons d'abord leur répartition géographique. Déjà largement pourvue de villes à la fin du XVIII^{ème} siècle, l'Europe occidentale compte le moins, parmi tous les continents, de fondations de villes nouvelles. M. Lavedan ne nous en donne que trois exemples, tous sont en France et pour des motifs touristiques : Deauville

¹ HAUSSMANN (1871) : *Mémoires*, cité par CHOAY, *ibid.*, pp. 168-169.

² CHOAY (1981), *op. cit.*, p. 173.

³ Sources principales : LAVEDAN Pierre (1926-1952), *op. cit.* ; MALVERTI Xavier et PICARD Aleth (1989), *op. cit.*

(1860), Cabourg (1860) et Paris-Plage (1880). Les villes nouvelles les plus nombreuses se trouvent en Amérique du Nord et en Australie, les terres de destination d'immigration européenne. Les autres se situent en Afrique, en Asie et en Amérique du Sud pour des raisons notamment coloniales.

Après : les raisons de fondation. Elles peuvent être politiques, religieuses, économiques, militaires ou touristiques. Pour des raisons politiques, de nouvelles capitales ont été créées : Ottawa au Canada (1858), Madison aux États-Unis (1836), Adélaïde en Australie (1837), ... et beaucoup d'autres. Pour des raisons religieuses, il y en avait très peu : Salt Lake City aux États-Unis (fondée par les Mormons en 1847) et Ondourman au Soudan (la citadelle des Mahdistes, apparaît en 1883-1884). Les raisons économiques étaient les grandes animatrices de la fondation des villes nouvelles : villes agricoles, industrielles, minières, de communication. Des villes minières (de l'or, du diamant, de l'argent) sont nées, par exemple, en Australie (Bendigo, 1851), en Afrique du Sud (Johannesburg, 1884), aux États-Unis (San Francisco, 1849), ... etc. Mais les plus nombreuses sont nées des transports et commerces. Mentionnons les plus connues : Singapour (1819), Melbourne (1835), villes du Canal de Suez (Port-Saïd, 1859 ; Ismaïlia, 1862 ; Port-Tewfik, 1862). Pour des raisons militaires, des villes ont été fondées depuis l'Antiquité, mais à l'époque contemporaine, la plupart de celles du XX^{ème} siècle sont en Russie (Mourmansk, 1916 ; Igarka, 1929 ; Molotovsk, 1946), aux États-Unis (Fairbanks, 1897 et 1942) et au Canada (Port-Radium, 1946). Pour le tourisme, enfin, on n'en a pas beaucoup : stations thermales et balnéaires (Trouville, Cabourg, Miami), stations climatiques des pays chauds (Simla, 1827 et Darjeeling, 1835, les deux sont en Inde ; Baguio aux Philippines, 1908 ; Dalat en Indochine, après 1925).

Puis : les conditions préalables de création. La création de la ville nouvelle était soumise à certaines conditions préalables qui font que cette démarche était relativement "libre" (décisions aux mains des habitants ou de leurs représentants) ou "dirigée" (par l'État ou les pouvoirs publics). Les États-Unis offrent, depuis l'arrivée des Européens jusqu'en 1930, l'exemple le plus complet de création libre; l'occupation du territoire national s'est faite sans dessein préconçu et les villes ont été fondées au gré de chacun. En revanche, les établissements européens dans les pays étrangers gouvernés par les souverains autochtones, réalisés soit par la conquête coloniale (comme dans la plupart des pays colonisés en Asie et en

Afrique) soit par la négociation politique (comme dans le territoire de l'Empire ottoman), passent par une démarche dirigée.

Ensuite : les formes du plan. La plupart de ces villes ont été construites sur des plans arrêtés d'avance. Les auteurs en étaient soit les représentants de l'État (officiers du Génie, ingénieurs, architectes), soit ceux des particuliers propriétaires du terrain, lotisseurs pour la vente, chefs d'industrie pour l'installation de leurs usines ou de leurs ouvriers. Pendant tout le XIX^{ème} siècle, souvent encore au XX^{ème} siècle, la ville a été considérée comme un "objet technique" — non comme "communauté politique" ou "processus" — et son plan comme un "dessin", une "figure" dont on connaît trois formes de plan.

La première, le plan "orthogonal" qui constitue des intersections des rues droites à angle droit, était appliquée, en outre des préférences esthétiques, pour des raisons pratiques : facilités de tracé et de division en lots égaux, facilités pour la construction et pour régler la circulation. Les inconvénients sont la monotonie et l'allongement des communications. C'est le type le plus employé aussi bien en Europe qu'ailleurs : dans la Grèce et les Balkans libérés de l'Empire ottoman (Kalamata, la Nouvelle-Sparte, Patras, Volo, Odessa, ...), en Afrique (Tlemcen, Boufarik, Orléansville, Philippeville, ...), en Asie (Saigon, Hanoi, Pnom-Penh, ...), en Australie (Melbourne, Adélaïde, Brisbane, ...), en Amérique (Cleveland, Chicago, Salt Lake City, ...).

La deuxième, le "quadrillage avec diagonales", améliore le plan orthogonal en introduisant dans le quadrillage un certain nombre de diagonales. Mais on obtient alors des angles aigus difficiles à meubler et si certaines communications sont plus courtes, la circulation générale n'est pas facilitée. Washington en offre un exemple classique dès la fin du XVIII^{ème} siècle. Le souvenir s'en retrouve dans un certain nombre de plans de villes américaines du premier tiers du XIX^{ème} siècle : Buffalo (1803), Indianapolis (1821) et Madison (1836).

La troisième, le plan "radio-concentrique", en éventail ou toile d'araignée, après avoir connu au XVI^{ème} siècle un beau succès avec les villes forteresse (Palma Nuova), au XVII^{ème} siècle avec les villes de résidence (Versailles, Karlsruhe), est à peu près abandonnée au XIX^{ème} siècle. Nous trouvons les exemples en France dans les villes côtières de Cabourg et de Stella-Plage.

Enfin : disposition et emploi de l'espace. Chaque ville nouvelle comporte, en général, d'un centre-ville principal (elle peut avoir plusieurs centres), marqué par

une place publique. Dans le cas du plan orthogonal avec ou sans diagonale, la place principale dont le lieu est approximativement au milieu du périmètre de la ville, est faite par la libération entière ou partielle d'un (plusieurs) îlot(s) de construction. Dans le cas du plan radio-concentrique, cette place principale se trouve au point de rencontre des rues principales. Sur ou au bord de la place se dressent des bâtiments publics ou / et religieux : église, hôtel de ville, école, marché. Pour les villes touristiques telles que Cabourg et Stella-Plage, la place centrale est occupée par un casino.

Autre caractéristique : dans les villes coloniales ou concédées aux Européens par un souverain indépendant, il y avait une division d'allocation de l'espace. Les Européens, plus ou moins nombreux par rapport aux populations locales, se regroupaient dans une partie de la ville et laissaient le reste aux autochtones. Il y avait même souvent le cas où la ville nouvelle était fondée entièrement pour les Européens à côté d'une ville ou d'une simple agglomération d'habitations, antérieure ou postérieure, des autochtones, d'où viennent les termes "ville européenne", "ville blanche", "ville indigène", etc.

2). En Orient

Qu'est-ce qui se passait en Orient, ou en Egypte précisément, aux moments et dans les domaines que nous venons de décrire ?

Regardons d'abord quelques repères : les grands thèmes de l'Histoire qui encadrent l'Egypte tels qu'ils sont explicitement indiqués par les périodisations historiques dans les ouvrages bien connus et incontestés.

Malgré leurs nuances sur le plan de détail, les historiens ne se disputent pas, sur le plan général, de la restitution de l'Histoire du monde arabe et musulman en quatre grandes périodes successives appelées, selon l'un des plus éminents, M. Miquel : Le siècle des Arabes (de Mahomet au milieu du VIII^{ème} siècle) ; L'ère des rencontres : tradition arabe et héritages étrangers (VIII^{ème}-XI^{ème} siècle) ; L'hégémonie turco-mongole et les nouveaux visages de l'islam (XI^{ème}-XVIII^{ème} siècle) ; Impérialisme (européen) et "Renaissance" arabe (XIX^{ème}-XX^{ème} siècle)¹. La chronologie de l'Histoire de l'Egypte arabe et musulmane ne contredit pas non plus ce cadre général. Prenons, par exemple, celle proposée par Mme Marsot : De la conquête arabe à la fin de la dynastie d'Ayyoubi (639-1250) ; L'âge des Mamelouks (1250-1516) ; L'âge ottoman (1516-1805) ; Le début du système d'Etat (1805-1922) ; L'expérimentation libérale (1922-52) ; Les années de Nasser (1952-70) ; De Sadate à Moubarak (1970-présent)². Une autre Histoire, pertinente pour notre sujet, celle de la pensée arabe et musulmane, nous ouvre, à travers sa périodisation présentée par M. Arkoun, une autre perspective : La formation de la pensée arabe (632-950) ; La pensée classique (X^{ème}-XIII^{ème} siècles) ; Conservation, ruptures et résurgences (XIII^{ème}-XVIII^{ème} siècles) ; L'irruption de la modernité (XIX^{ème}-XX^{ème} siècles)³. L'Histoire de la ville, enfin, Le Caire de M. Raymond, met en place tous ces thèmes dans l'espace : Les fondations (642-1250) ; Le Caire médiéval (1250-1517) ; La ville traditionnelle (1517-1798) ; Le Caire contemporain (1798-1992) avec les passages d'Un lent réveil (1798-1863), du Rêve de l'occidentalisation (1863-1936) et des Cauchemars de la croissance (1936-1992)⁴.

Nous sommes donc en Egypte dans la période de l'invasion de l'"impérialisme" européen (Miquel) qui correspond à l'établissement du "système d'Etat" (Marsot),

¹ MIQUEL André (1977 / 1990) : **L'Islam et sa civilisation.**

² MARSOT Afaf Lutfi Al-Sayyid (1985 / 1986) : *A Short History of Modern Egypt.*

³ ARKOUN Mohammed (1975 / 1985) : **La pensée arabe.**

⁴ RAYMOND André (1993) : **Le Caire.**

à la "Renaissance" arabe (Miquel), à l'"irruption de la modernité" (Arkoun), au "lent réveil" et au "rêve de l'occidentalisation" (Raymond). Clarifions ces thèmes en un peu plus de détail.

L'arrivée de cet "impérialisme" européen et de ce "système d'Etat" se produit assez tôt en Egypte par rapport à d'autres régions du monde arabe et musulman ; c'est en 1798, date du début de l'expédition de Bonaparte. Dès lors, de l'avènement de Méhémet-Ali en 1805 jusqu'au départ de Farouk en 1952, l'Egypte marchait "sous le guide" de l'Occident, notamment de la France et de l'Angleterre. Les poids des intérêts européens insérés franchement ou clandestinement dans la direction du développement de l'Egypte ont été, nous le savons, différents d'un souverain à l'autre. Sous Méhémet-Ali (1805-1848), par exemple, ils étaient prépondérants, mais relativement maîtrisés. Ensuite, Abbas (1848-1854) les a presque tout rejeté, ce qui lui donne un attribut "démoniaque" aux yeux de l'Occident. Chez Mohammed Saïd (1854-1863), puis Ismaïl (1863-1879), ils sont devenus extrêmement dominants et incontrôlés¹.

C'est dans cette ombre de l'Occident également que se sont produites, en ce qui concerne la pensée et la culture, la "Renaissance" arabe et l'"irruption de la modernité". Les deux premiers penseurs arabes et musulmans qui jouèrent un rôle décisif dans la modernisation de l'Egypte de 1830 à 1870, par exemple : Rifa'at el-Tahtawi (1801-71), l'homme de lettres, d'un côté, et Ali Moubarak (1824-93), l'ingénieur, de l'autre, avaient pris la conscience des défauts de la société égyptienne par rapport à celle de l'Occident, exprimées dans leurs écrits, grâce à leurs séjours en Europe dans le cadre des missions scolaires égyptiennes envoyées en France par Méhémet Ali à partir de 1826. Par le même "choc de culture", des autres penseurs et savants sont nés : Ibrahim Adham, Ibrahim Al-Muwailihi, Cheikh Al-Marsafi, Abdullah Al-Nadim, ... et, plus tard, Mouhammad Abdouh, Qasim Amin, Ali Abd Al-Raziq, Taha Hussein, etc.².

Quant au développement de la ville, sous le règne de Méhémet Ali, d'Abbas et de Mohammed Saïd (1805-1863) le Caire n'a connu qu'"un lent réveil" ; le profil de la ville traditionnelle héritée des Mamelouks et des Ottomans n'a pas changé. Parce que, d'une part, le nombre de ses habitants n'a guère augmenté : estimé à

¹ TOLEDAMO Ehud R. (1990) : *State and society in Mid-Nineteenth-Century Egypt*.

² VATIKIOTIS P.J. (1991) : *The History of Modern Egypt*, pp. 90-123 ; MUSSALAM B.F. (1980) : *The Modern Vision of Ali Mubarak* (pp. 183-199) in SERJEANT R.B. (ed.) : *The Islamic City* ; ARKOUN Mohammed, op. cit., pp. 90-121.

236 000 à l'époque de l'expédition, il atteint un peu plus de 300 000 en 1863. D'autre part, pour des raisons économiques — exportation de cotons notamment —, Méhémet-Ali privilégia le développement d'Alexandrie plutôt que d'autres villes. Il a fait creuser, de 1818 à 1821, le canal Mahmoudieh qui relie le port méditerranéen au reste du pays par voie d'eau douce navigable tirée du Nil, ce qui facilita le transport de marchandises et permet l'extension des terres agricoles. Le nombre des populations d'Alexandrie passa d'environ 6 000 habitants en 1806 à environ 170 000 en 1863 et 222 000 en 1882¹. L'extension de la ville et les travaux urbains ont été réalisés sous l'ordre de Méhémet-Ali, certes : le renforcement des fortifications de la ville, l'assèchement et l'aplanissement des marais, le déplacement des cimetières, la démolition de certaines parties de la muraille antique du front de mer, la construction de nouveaux hôpitaux, d'hôtels, de nouvelles usines, ... Mais, ils ont été conçus et conduits par des ingénieurs et artistes européens : l'expansion et le développement du Fort et de l'Arsenal, en 1835, par Mougel et Cerisy ; la réalisation du palais Ras el-Tin à la pointe ouest de l'ancienne île de Pharos, en 1817, par des architectes italiens, des entrepreneurs et des peintres grecs ; la place centrale de la ville appelée place d'Armes, par F. Mancini en 1834 ; le plan d'ensemble des premières extensions de la ville, en 1855, par Charles Muller², etc. Ce n'est qu'à partir du règne d'Ismail en 1863 que le Caire dépasse Alexandrie dans la croissance de la population et le développement urbain. Le nombre de populations passa de 305 000 habitants en 1863 à 374 000 en 1882. La superficie de la ville, presque stagnante entre 1798 et 1863, fut plus que doublée en 1882 où elle atteignit 1 260 hectares³. Ismaïl réalisa, pour la première fois depuis neuf siècles, un projet global de développement de la ville dont la méthode repose sur une organisation planifiée de l'espace qui donne la prééminence au tracé des voies, à la géométrie urbaine qui impose un carroyage précis et une connaissance préalable de ce qui va être bâti, à la perspective et à l'alignement des immeubles. Est-ce une imitation du Paris d'Hausmann ? Non pas entièrement, car cette entreprise avait été esquissée dans les projets de Méhémet-Ali pour le Caire et, surtout, pour Alexandrie. Oui partiellement, car c'est après le voyage d'Ismail en France en 1867 où il rencontra

¹ AWAD M.F. (1987) : "Le modèle européen : l'évolution urbaine de 1807 à 1958" (pp. 93) in R.O.M.M. No. 46 : **Alexandrie entre deux mondes**.

² *ibid.*, pp. 13-20, 93-109.

³ RAYMOND, *op. cit.*, p. 315.

Hausmann et visita ses réalisations que la rénovation du Caire prit un tour plus grandiose dans l'ambition de le mettre au rang des capitales européennes¹. Il est vrai que le directeur des travaux, comme Hausmann pour Paris, était un fils du pays, l'ingénieur Ali Moubarak. Mais, ses connaissances pratiques et techniques lui sont venues de l'Occident, d'abord à travers l'Ecole Polytechnique du Caire basée sur le modèle français, puis à l'Ecole du Génie en France pendant cinq ans. Ainsi, avec Ali Moubarak, Ismaïl réalisa son "rêve de l'occidentalisation".

Autrement dit : à l'époque où les villes européennes étaient, tout au long de la première moitié du XIX^{ème} siècle, bouleversées par les effets des deux Révolutions, l'Egypte avait plongé déjà dans le processus d'"occidentalisation". Cela veut dire, pour revenir aux questions principales de ce chapitre, les "problèmes", les "pensées" et les "pratiques" de la ville en Egypte à cette période ne peuvent être aperçus que dans le cadre de cette "occidentalisation".

a). Problèmes

Rappelons que la tentative d'industrialisation de l'Egypte, ainsi que le développement de la ville, d'abord Alexandrie et puis le Caire, commença sous le règne de Méhémet Ali. Mais, contrairement à ce qui s'est passé en Europe où l'industrialisation vient de l'"intérieur" et de la "société", en Egypte elle est importée de l'"extérieur" et imposée par l'"Etat" ou, sinon, par l'"homme au pouvoir" tout simplement. Le développement de la ville, dès l'époque de Méhémet-Ali jusqu'à celle d'Ismaïl, était ainsi basé, non sur les "problèmes objectifs" urbains ressentis et dénoncés par les écrivains de la société souffrante tels que nous avons vu en Europe, mais sur la "prévision" ou, sinon, le simple "désir", d'un homme d'Etat qui voit la nécessité d'équiper le processus d'industrialisation avec un cadre spatial convenable, ou simplement de donner au pays une image "civilisée". Cela ne veut pas dire que l'Egypte n'a pas connu des "faits objectifs" urbains misérables tels que l'on en connaît dans l'Europe industrielle naissante : entassement d'habitation, saleté, mendicité, enfants et chiens errants, épidémie, ... Ces "faits objectifs" ont bien existé, montrés par exemple dans des récits de voyages des Européens en Egypte à l'époque², mais ils

¹ *ibid.*, p. 309.

² Voir par exemple BERCHET Jean-Claude (1985) : *Le voyage en Orient*, pp. 974-975, 998, 1013-1014.

n'avaient pas été ressentis ni dénoncés comme "problèmes" par les représentants de la société égyptienne elle-même. Pourquoi ? On essaiera d'y répondre dans une partie ultérieure. Pour l'instant, disons simplement que quels que soient les "faits objectifs" urbains, le projet de l'Etat reste le même : appliquer un modèle européen.

Cette tâche serait certainement simple s'il s'agit de construire une nouvelle ville sur un espace vacant. Le problème est que ce développement part des villes traditionnelles, dans ce cas le Caire et Alexandrie, construites petit à petit, sans rupture, sans plan d'ensemble, pendant au moins neuf siècles. Malgré leurs différentes origines : arabe, kurde, circassienne / mamelouke et turque / ottomane, les souverains qui les avaient gouvernés partageaient le même cadre épistémologique (dit médiéval), les mêmes règles morales et politiques (basés sur la religion musulmane et l'aire culturelle du Moyen Orient) et le même mode de vie (dit préindustriel), ce qui explique la continuité et l'unicité morphologique de la ville. Or, le modèle européen du XIX^{ème} siècle qui sera imposé est issu d'un autre cadre épistémologique (dit moderne), d'autres règles morales et politiques (dites laïques) et d'un autre mode de vie (industriel). Sur le plan morphologique, le contraste des deux modèles se voit au moins à deux niveaux. Au niveau d'ensemble ou de quartier, il est marqué par les ruelles tortueuses, représentant les chemins des piétons, des ânes et des chameaux, d'un côté ; le plan géométrique orthogonal, représentant les chemins des voitures et des parades, de l'autre. Au niveau individuel du bâtiment, on voit d'un côté la variété de formes et de tailles, l'une et l'autre s'entassent sans souci d'alignement ; de l'autre, la standardisation des immeubles de rapport bien alignés. Comment réconcilier ces deux modèles ?

b). Pensées

On a signalé plus haut que la rénovation des villes traditionnelles n'est pas basée sur la revendication des populations et que les faits objectifs urbains misérables qui existent ne sont pas dénoncés, ni même écrits, par les représentants de la société tels qu'écrivains, ouléma ou fonctionnaires du gouvernement. Pourquoi ? Rappelons trois éléments de réponse.

Le premier, l'Histoire de la pensée arabe et islamique ne dispose, depuis son apparition jusqu'à l'époque que nous étudions, d'aucune théorie, ni même juste de réflexion fragmentaire, sur la ville en tant qu'espace et architecture. Nous ne

trouvons pas chez les Arabes les homologues de Vitruve et d'Alberti. Le seul penseur d'expression arabe qui touche la question de la ville est Al-Farabi (870-950 ; originaire du Turkestan, mort à Damas). L'un des premiers "philosophes arabes hellénistiques", mystique, musicien et commentateur d'Aristote et de Platon, il a écrit entre autres *Al-Madina Al-Fadila* (la Cité vertueuse), une sorte de République de Platon repensée selon des schèmes d'inspiration musulmane, comparable à son prédécesseur lointain, la Cité de Dieu de saint Augustin chez les chrétiens. Mais, s'agissant d'un cadre idéal de la vie sociale, civique et politique de la communauté musulmane, l'ouvrage ne parle pas de "faits objectifs" et ne contient aucune indication spatiale¹. Pourquoi cette absence de pensée de la ville et de l'espace dans cette grande civilisation arabe et musulmane ? C'est un phénomène curieux dont nous ne pouvons qu'affirmer la constatation répétée de M. Arkoun de la nécessité de recherches sur les "impensées" ou "impensables" dans la pensée arabe et musulmane.

Le deuxième, en Europe même la dénonciation de la misère urbaine est un fait du XIX^{ème} siècle. Avant, l'Europe avait connu des misères tout aussi et peut-être plus graves que celles dénoncées par les écrivains du début du XIX^{ème} siècle. Les textes de Vauban (1698), de Boisguillebert (1697), de Mercier (1783) montrent ces misères. La différence n'est, en fait, pas dans les choses écrites, mais dans le ton de descriptions : triste et résigné à l'époque préindustrielle, chargé ensuite de révolte et, en dépit de la désolation du présent, illuminé par la foi en un avenir meilleur. La pauvreté — cette condition supportée depuis des siècles sans espoir d'une alternative raisonnable — est désormais ressentie comme une calamité, c'est-à-dire qu'elle est vue dans la perspective moderne d'un mal qui peut et doit être éliminé par tous les moyens dont on dispose². Pourquoi ce changement de ton ? Le passage des Lumières et de la Révolution française — dont l'idée d'"égalité" comme fondement de "fraternité" fut appuyée, alors que celle de "liberté" fut dénoncée par des "socialistes utopiques" — joue certainement un rôle important dans cette transformation mentale.

Or, nous avons vu plus haut, — c'est le troisième élément —, que du XIII^{ème} au XVIII^{ème} siècles, alors que l'Europe connaît la Renaissance et les Lumières, le

¹ MONTEIL Vincent Mansour (1974/1987) : *La pensée arabe*, pp. 121-122 ; GARDET Louis (1977) : *Les hommes de l'islam*, p. 87 ; CHOAY Françoise (1980) : *La règle et le modèle*, pp. 47-48.

² BENEVOLO (1963), op. cit., pp. 49-50.

monde arabe subit, d'un côté, des "ruptures" à l'égard du passé classique et du monde environnant, notamment de l'Europe occidentale et, de l'autre, des "résurgences" dans le sens où les tendances rationalisantes et laïcisantes sont affaiblies ou éliminées, ce qui fait un grave décalage entre le monde arabe et le monde occidental à tous les niveaux de l'existence historique. Il y a la "conservation" de la pensée classique par des *kuttab*, des *ouléma* et les chefs des *tariqa*. Mais, à l'exception de trois penseurs, Ibn Taymiyya (m. 1328), Lisan Al-Din Ibn Al-Khatib (m. 1374) et Ibn Khaldun (m. 1406), il n'y a pas d'innovation, ce qui justifie l'appellation courante de "décadence" de cette période¹. C'est grâce au "choc de culture" avec l'Europe, on le répète, que les pensées arabes et musulmanes se réveillent dans la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle. Préoccupés par le retard et les défauts de la société arabe et musulmane par rapport à celle de l'Europe occidentale, cependant, la plupart des penseurs de la *nahda* ("renaissance") se concentrent autour des problèmes philosophiques, sociaux et politiques dans un esprit d'*islah* ("réformisme", retour à la forme vraie, originaire de l'enseignement islamique)². Quant aux questions d'espace, d'architecture et de ville, personne ne les évoque. Elles sont trop loins, probablement, de leur préoccupation. Le seul texte arabe du XIX^{ème} siècle qui touche les problèmes d'aménagement de la ville est l'*Al-Khitat Al-Taufiqiyyah Al-Jadidah li-Misr Al-Qahirah* d'Ali Moubarak. Mais, pour notre étude, il n'est pas pertinent, parce que, d'une part, il est publié en 1889, c'est-à-dire vingt ans après l'inauguration du Canal de Suez. D'autre part, homologue probablement des *Mémoires* d'Hausmann écrits quelques années après ses grands travaux urbains de Paris, il ne s'agit pas d'une réflexion théorique ni d'une conception de la ville en projet, mais d'une description ou d'une justification postérieure de la rénovation du Caire dont le commencement même, en 1867, est postérieur à la période de fondations des villes du Canal qui se situe entre 1859 et 1862.

c). Pratiques

Dans cette absence de pensée arabe et musulmane sur la ville, on comprend mieux pourquoi dans les pratiques de travaux urbains au XIX^{ème} siècle les souverains d'Egypte employaient les ingénieurs et les architectes européens ou

¹ ARKOUN, op. cit., pp. 79-89.

² ARKOUN, ibid ; HOURANI Albert (1983/1991) : **La pensée arabe et l'occident.**

autochtones formés à l'européenne. Rappelons que Méhémet-Ali fonda, sous l'égide des savants français, des grandes écoles dont celle de Génie Civil, en 1821, devenant l'Ecole Polytechnique, en 1834. Les diplômés de cette école, dont Ali Moubarak, à côté des ingénieurs et techniciens français, joueront un rôle important dans les travaux publics en Egypte tout au long du XIX^{ème} siècle. Quant à la rénovation du Caire, il n'y a pas d'élément pertinent pour notre étude, car jusqu'aux moments de la fondation des villes du Canal de Suez, elle n'avait pas encore commencé. Notons simplement que face à la problématique évoquée plus haut (l'existence de la ville traditionnelle arabe et musulmane, d'un côté ; la tentation d'appliquer le modèle européen de l'autre), les souverains d'Egypte et les ingénieurs européens ou égyptiens formés à l'européenne chargés de réaliser les travaux urbains préfèrent, comme dans les cas d'Alexandrie dans la première moitié du XIX^{ème} siècle et du Caire plus tard, construire une ville en plan orthogonal sur un terrain nouveau en dehors de la vieille ville. A côté de l'ancienne ville "organique" se juxtapose désormais la nouvelle ville "géométrique".

2. Réalisation du canal et fondation d'Ismaïlia

Rappelons que la fondation de la ville d'Ismaïlia fait partie de la réalisation du Canal de Suez et, par conséquent, un minimum de connaissance sur l'idée du projet et le mécanisme des travaux est nécessaire pour la comprendre.

a. Réalisation du canal de Suez

L'Histoire du Canal de Suez a déjà été écrite dans de nombreux ouvrages. Dégageons-en seulement les éléments qui ont de rapports directs avec la formation de la ville d'Ismaïlia : les acteurs, les constitutions géographiques, les étapes de réalisation et la fondation des villes du Canal avant Ismaïlia.

1). Acteurs et leurs idées

Il est bien connu que l'idée et les efforts de relier la Méditerranée à la Mer Rouge par la voie d'eau ne sont pas un phénomène du XIX^{ème} siècle, mais remontent à l'époque pharaonique. Seulement, c'est Ferdinand de Lesseps qui, soutenu par l'essor technique, scientifique et économique de l'Europe, réussit de la réaliser. Notons aussi que le canal de de Lesseps ne prend pas le même parcours que celui de ses prédécesseurs. Alors que ces derniers reliaient les deux mers de façon indirecte — le véritable canal avait été creusé seulement de la Mer Rouge jusqu'au Nil, le reste de liaison passait par le bras du Nil — , l'œuvre de la Compagnie du Canal de Suez fait une liaison directe. Nous allons voir les acteurs qui, de Lesseps en tête, ont réalisé cette liaison directe. Mais, rappelons aussi brièvement leurs précurseurs qui leur avaient préparé la voie pendant des siècles.

a). Précurseurs de Ferdinand de Lesseps

Ils sont des souverains, mais aussi des philosophes et savants. On peut en diviser, cependant, en deux groupes suivant la méthode de réalisation : pré-scientifique et scientifique dont l'Expédition d'Égypte constitue la date charnière.

Souverains et philosophes avant l'Expédition d'Égypte

Ils sont principalement des souverains et des philosophes. Parmi les souverains, ils sont : des Pharaons (entre les XX^{ème} et VII^{ème} siècles av. J.-C.) ; des Persans (V^{ème} siècle av. J.-C.) ; des Grecs (III^{ème} siècle av. J.-C.) ; des Romains (Ier-II^{ème} siècles de notre ère) ; des Arabes (VII^{ème} siècle) ; des Vénitiens, Mamelouks, Turcs et Français (à partir du XVI^{ème} siècle). Parmi les philosophes : Leibnitz, Voltaire et Volney.

Leibnitz

Parmi ces trois derniers noms, c'est Leibnitz qui met le premier en quelque sorte le fondement philosophique et le sens géo-politique du percement de l'isthme de Suez. En 1672, lors de sa préparation pour envahir la Hollande, Louis XIV reçut une demande de son audience accompagnée d'un mémoire devenu célèbre, *Consilium Ægyptiacum*. Le mémoire invita le roi de France de conquérir l'Égypte plutôt que la Hollande. Il évoque des idées visionnaires qui anticipent l'expansion européenne un siècle plus tard. Citons-en quelques passages révélateurs.

De toutes les contrées du globe l'Égypte est la mieux située pour conquérir l'empire du monde et des mers ; la population dont elle est susceptible et son incroyable fertilité l'appellent à cette élévation. Jadis, mère des sciences et sanctuaire des prodiges de la nature, aujourd'hui repaire de la perfidie mahométane, pourquoi faut-il que les chrétiens aient perdu cette terre sanctifiée, lien de l'Asie et de l'Afrique, digue interposée entre la mer Rouge et la Méditerranée, grenier de l'Orient, entrepôt des trésors de l'Europe et de l'Inde ? [...]. Non seulement l'Égypte, mais tout l'Orient, n'attendent, pour se soulever, que l'arrivée d'une force libératrice sur laquelle on puisse se reposer sans crainte. [...]. La possession de l'Égypte ouvrira une prompt communication avec les riches contrées de l'Orient ; elle liera le commerce des Indes à celui de la France et frayera le chemin à de grands capitaines pour marcher à des conquêtes dignes d'Alexandre. [...]. L'Égypte conquise, rien ne serait plus aisé de s'emparer de toutes les côtes de la mer des Indes et des îles sans nombre qui les avoisinent. L'intérieur de l'Asie, privé de commerce et de richesse, se rangera de lui-même sous votre domination. Enfin, s'il faut en revenir, comme malgré soi, aux choses les plus simples et les plus logiques, je maintiens que la Hollande sera plus aisément vaincue par l'Égypte que dans son propre sein : car on lui enlèvera sans difficulté ce qui la rend florissante, les trésors de l'Orient...¹

Concernant l'isthme de Suez, Leibnitz écrit :

¹ Cité de SIMIOT Bernard (1974) : *Suez. 50 siècles d'histoire*, pp. 210-211.

L'isthme principal du monde est l'isthme de Suez qui sépare les plus grandes mers, l'Océan et la Méditerranée, qu'on ne saurait éviter sans faire le tour des sinuosités de toute l'Afrique. C'est le lien, la barrière, la clef, la seule entrée possible de deux parties du monde, l'Asie et l'Afrique. C'est le point de contact commun de l'Inde d'une part; de l'Europe de l'autre. Je conviens que l'Isthme de Panama, en Amérique, pourrait rivaliser avec lui si cette partie du monde était aussi fertile et si les autres richesses lui étaient prodiguées avec la même abondance¹.

On sait que Louis XIV n'accorda pas à Leibnitz l'audience demandée. Mais il est certain que ce génie paisible s'est efforcé d'inspirer à Louis XIV le projet que réalisa un instant le génie belliqueux de Bonaparte. Et dans l'Histoire du canal de Suez, Leibnitz tient une place particulière. On verra son nom plus tard couronner, pendant quelque temps, une place dans la ville d'Ismaïlia.

Bonaparte, savants de l'Expédition d'Égypte et leurs successeurs

En 1798, c'est Bonaparte qui dirigea la conquête de l'Égypte dont l'un des objectifs était de couper l'isthme de Suez. Accompagné des généraux (Berthier, Caffarelli, Dommartin, Ganteaume et Daure) et des savants de l'Institut d'Égypte (Monge, Dutertre, Descotils, Le Père et Costaz), il voulut visiter lui-même l'isthme et rechercher les traces du canal des Pharaons.

Avec Bonaparte commence une nouvelle approche de la réalisation d'un projet, celle scientifique : études du terrain, particulièrement géographiques, géologiques et cartographiques, de l'isthme de Suez, destinées à un projet de nouvelle liaison des deux mers. C'est l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Jacques-Marie Le Père (1763-1841) — attention à deux autres Le Père dans l'expédition, Gratien Le Père et Jean-Baptiste Le Père ! — qui fut chargé, en 1799, de relever et de niveler l'isthme de Suez. Demandé par le général Bonaparte de ce qu'on pouvait espérer du rétablissement du canal de Suez, l'ingénieur lui assura la facilité et l'avantage de le rouvrir. « *Eh bien, la chose est grande !*, dit le général, *Publiez un mémoire, et forcez le Gouvernement Turk à trouver dans l'exécution de ce projet, et son intérêt et sa gloire !* »².

¹ Cité de SORIN Elie (1867) : *Six semaines dans l'Isthme de Suez*, pp. 34-35.

² LE PERE Jacques-Marie: *Mémoire sur la Communication de la Mer des Indes à la Méditerranée par la mer Rouge et l'isthme de Soueys*. Paris : Impr. Royale, 1815, p. 9. Sur les aspects biographiques des ingénieurs et des savants de l'expédition d'Égypte, voir, par exemple, l'ouvrage de Jean TRANIE et J.C. CARMIGNIANI : *BONAPARTE. La Campagne d'Égypte*. Paris : Pygmalion / Gérard Watelet, 1988.

Ainsi, malgré les difficultés posées par l'époque et le terrain — chaleur, manque d'eau, modestie d'appareil, menace d'ennemis, etc. — cet ingénieur, aidé par son frère, Gratien Le Père et d'autres, parcourut l'isthme de Suez pendant trente-neuf mois pour identifier les états des lieux : altitudes, caractéristiques géologiques, aspects historiques, etc. L'un des résultats immédiatement annoncé est la fameuse différence de niveau des deux mers selon laquelle la mer Rouge est 9,90 mètres plus haute que la Méditerranée. Désormais, la liaison directe présuma un engloutissement de la Basse Egypte et de la côte syrienne par la mer — on découvrit plus tard que ce résultat est erroné. C'est cette crainte, combinée avec d'autres facteurs dont, entre autres, la répugnance du vice-roi Méhémet-Ali envers la pénétration des pouvoirs étrangers en Egypte, qui empêchèrent la réalisation du projet. Mais l'idée de liaison lancée par le général Bonaparte et l'ouvrage de Le Père, *Mémoire sur la Communication de la Mer des Indes à la Méditerranée par la mer Rouge et l'isthme de Soueys*, ont stupéfié des personnalités européennes tout au long de la première moitié du XIX^{ème} siècle, ont déclenché la fureur de certains d'eux de percer ce désert inculte et sont devenus les références de base de toutes les études ultérieures destinées à ce projet.

Après Bonaparte et Le Père, plusieurs promoteurs du percement ou explorateurs de l'isthme se succédèrent : Ali Bey El-Abbasi (voyageur arabe du début du XIX^{ème}) ; Ghedini (ingénieur italien, 1820) ; le major Chesney (1830) ; Gallice Bey (officier français, 1834 et 1844) ; Auguste Colin (ingénieur français, 1838), etc. Deux noms méritent quelques mots : les Saint-Simoniens et Linant de Bellefonds.

Saint-Simoniens

Ayant déclaré pour la première fois l'intention de percer l'isthme en 1832¹, débarqué en Egypte en 1833, parcouru l'isthme et fondé la *Société d'Etudes du Canal de Suez* en 1846, les ingénieurs saint-simoniens nivelèrent l'isthme en 1847². Parmi les membres de la Société, on connaît Robert Stephenson, ingénieur anglais, fils du fameux inventeur de la locomotive à vapeur. Dirigé par l'ingénieur Bourdaloue, le nivellement donne un résultat décisif pour l'avenir du projet : le niveau des deux mers est en fait égal. Suivant le résultat, la Société créa trois

¹ CHEVALIER Michel : **Politique industrielle et Système de la Méditerranée** (Paris, 1832) tel qu'il est cité par REGNIER, op. cit., pp. 12 et 14.

² REGNIER Philippe, *ibid.*

propositions : un tracé direct de l'Autrichien Luigi Negrelli et deux tracés indirects des Saint-Simoniens français, l'un d'Enfantin-Talabot et l'autre des frères Alexis et Emile Barrault¹.

Linant de Bellefonds

Depuis 1818, un Français de qualité d'explorateur, d'architecte, d'ingénieur, de géologue, d'archéologue et de géographe, travaillait déjà en Egypte et explorait le pays tout entier : Linant de Bellefonds (1799-1883). Intéressé à l'Histoire liée à la Bible et inspiré de *Mémoire de Le Père*, il fit son premier voyage dans l'isthme en 1821. Depuis, le projet et la réalisation de liaison des deux mers le passionnaient jusqu'à sa mort en 1883. Il étudiait minutieusement, presque en solitaire et souvent à ses propres moyens, tous les aspects de l'isthme de Suez : physique, géologique, géographique, archéologique, historique. Il écrivait des notes et des mémoires. Il dressait des cartes et des avant-projets de liaison des deux mers. Il les présentait à plusieurs personnalités et institutions. Mais, c'est de Lesseps, enfin, qui le trouva et sut profiter de ses connaissances et réflexions indispensables du terrain. Pour la rédaction du premier Acte de Concession de 1854, de Lesseps le désigna premier ingénieur et auteur de l'avant-projet du canal de Suez.

Si on connaît mieux les Saint-Simoniens que Linant de Bellefonds comme promoteur distingué du Canal de Suez, c'est peut-être parce que, d'une part, les disciples de Saint-Simon sont le premier qui élabore le fondement philosophique, ou religieux, de cette liaison des deux mers, donnant ainsi la dimension "spirituelle" et "transcendante" à ce projet "physique" et "immanent". D'autre part, parce qu'ils formaient une organisation combinant la technique, la finance et le socialisme, et agissaient d'une façon collective et frappante : se distinguer de la société par leurs comportements et vêtements "étranges", publier leurs réflexions dans des journaux, manifester d'une manière théâtrale leurs idées devant le public, etc. Cependant, Linant était un homme du terrain, travailleur silencieux et solitaire sur le monde "physique" plutôt que celui d'"idée", qui dépensait toute sa vie pour étudier tous les aspects d'un même territoire, qui ne publia son ouvrage que très tardivement — ses *Mémoires sur les principaux travaux d'utilité publique exécutés en Egypte depuis la plus haute antiquité jusqu'à nos jours* furent publiés

¹ MAZUEL, op. cit., pp. 323-327.

en 1872-1873. Mais tous les promoteurs du projet de liaison des deux mers ne pouvaient pas passer sans lui, car c'est lui qui connaissait le mieux la constitution physique de la région. En lui nous trouvons un véritable explorateur géographique, le seul successeur, probablement, des ingénieurs de l'Expédition d'Égypte¹.

b). Ferdinand de Lesseps (1805-1894) et ses associés

Les personnalités engagées (dans le sens positif de partisans ou d'associés) dans la réalisation du Canal de Suez dirigée par Ferdinand de Lesseps sont très nombreuses et très diverses selon le type d'engagement, la compétence, la durée d'engagement, etc. Nous pouvons en grouper en neuf catégories : *de Lesseps et sa famille, souverains, diplomates, scientifiques, techniciens, entrepreneurs, hommes de lettres, hommes de religion et ouvriers*. Mentionnons seulement les plus révélateurs de point de vue de l'Histoire du Canal de Suez.

Ferdinand de Lesseps et sa famille

Rappelons que le rêve de de Lesseps pour creuser le canal est né environ de deux décennies avant qu'il ait obtenu la concession du vice-roi Mohammed-Saïd en 1854. C'est M. Mimaut, le consul de France en Égypte qui, le grand ouvrage de la Description de l'Égypte à la main, l'initia à l'étude du canal des deux mers lorsqu'il est venu pour la première fois en Égypte comme élève consul à Alexandrie en 1832². Depuis, il n'a jamais abandonné son désir de réaliser ce rêve à la fois personnel et appartenant au monde savant européen. Mais, sa carrière diplomatique ne lui a pas permis de poursuivre son rêve jusqu'au début des années 1850 lors que deux événements douloureux lui arrivent. Le premier est la fin de sa carrière diplomatique dont la raison ne nous concerne pas ici. Le deuxième est les morts successives de sa mère (Catherine de Lesseps) et de son épouse (Agathe Delamalle) par une grave maladie en 1853. Heureusement, il y avait Mme Delamalle, sa belle-mère intelligente et généreuse, à qui de Lesseps pouvait exprimer ses préoccupations. Ainsi, à l'âge de 48 ans, veuf avec deux fils (Charles et Victor), de Lesseps se réfugie dans la Chénaie, propriété de sa belle-mère dans le Berri. Et c'est là, en 1854, lors qu'il était en train de rénover le

¹ Sur Linant de Bellefonds, voir MAZUEL, *ibid*.

² LESSEPS : *Lettres*, op. cit., p. 37.

manoir¹, qu'il reçut une lettre de l'Égypte annonçant la mort d'Abbas Pacha et l'accession de Mohammed-Saïd, son ami proche lors de son séjour en Égypte, au trône. Il se dépêcha d'envoyer ses félicitations au nouveau vice-roi. Ce dernier lui répondit immédiatement en lui accordant un rendez-vous à Alexandrie au début de novembre 1854. A la fin du mois, le 30 novembre 1854, comme nous le savons, de Lesseps obtint la concession. Et depuis, il passait la plupart de temps, pour ses campagnes du canal, en déplacement, entre l'Égypte, la Turquie et les divers pays d'Europe. Acteur à la fois propagandiste, témoin, observateur, commentateur, documentaliste et présentateur de cette grande entreprise du XIX^{ème} siècle, de Lesseps l'immortalise méticuleusement, en particulier dans les deux séries de ses ouvrages : Percement de l'isthme de Suez (six volumes de documents officiels de 1855 à 1866) et Lettres, journal et documents pour servir à l'Histoire du canal de Suez (cinq volumes de documents confidentiels de 1852 à 1869). Ils nous donnent, non seulement des renseignements divers sur la réalisation du canal et les événements mondiaux qui s'y rattachaient, mais aussi, en particulier ses Lettres affectueuses et respectueuses à sa belle-mère, Mme Delamalle, et à ses deux fils, Charles et Victor, le plaisir de suivre ses multiples pérégrinations souvent sensuelles et pittoresques, qui peuvent constituer, comme ce que dit un écrivain, « *une source précieuse d'informations sur la psychologie de notre héros et sur sa vie de famille très unie* »².

De nombreux ouvrages consacrés à la biographie de de Lesseps sont bien connus au grand public. Soulignons simplement quelques aspects de sa personnalité qui jouent un rôle important dans la formation des caractéristiques des villes du Canal.

Un mot clé qui peut englober les divers aspects de la personnalité de Ferdinand de Lesseps est peut-être "rassembleur". Son rêve primordial est de "rassembler" l'Orient et l'Occident dont le Canal de Suez sert de liaison. Sa méthode de réalisation est de "rassembler" les forces internationales (technique, économique, politique) dans une compagnie "universelle". Son bonheur consiste à "rassembler" divers peuples (distingués par race, religion, culture) dans une union à la fois pacifique, affective et dynamique qui peut prendre forme d'une association, d'un cercle, d'une maison, d'un quartier ou d'une ville. Là où il passe, il tend à

¹ Le fait que le chalet de de Lesseps à Ismailia prend un style qui ressemble à un manoir a probablement un rapport avec sa maison à la Chénaie où il se consolait.

² COURAU Robert (1932) : **Ferdinand de Lesseps**, p. 35.

"rassembler" la foule et à l'entraîner dans une activité collective : discussion, fête, cérémonie, travail,... D'où vient cette tendance ? Pourquoi ? On ne peut que en deviner la réponse. Le fond est probablement la croyance : en Dieu, en Christ, à son message, à la mission de l'Homme sur terre. *« Par bien des côtés, c'était un homme de la Bible, un contemporain des Patriarches. Cette parenté nous frappait, quand il nous expliquait les antiques traditions par des exemples empruntés à ses propres aventures. A l'entendre, tout devenait clair et facile dans les prodiges que rapporte l'Écriture : il avait recueilli la manne et fait jaillir l'eau du rocher ; le pouvoir de Joseph, il avait conquis chez un nouveau Pharaon; les ruses de Samson, il s'en était servi ; les Bédouins de la horde de David, il les domptait et les attachait à sa fortune comme le fils d'Isaï. »*¹ En terme religieux, on peut lui attribuer peut-être le qualificatif d'"œcuménique", non au sens limité à l'église, mais au sens large appliqué à l'humanité en général.

Delà, découlent ses attitudes, ses comportements et ses décisions dont certains marquent d'une façon durable les villes du Canal. La première tendance dérivée de sa vocation de "rassembleur" est peut-être celle de "tolérance", ou même plus loin, de "bonté". Tout en affirmant sa chrétienté, de Lesseps non seulement "tolère" mais, encore plus, "promeut" et donne le moyen aux autres cultes que le sien de s'épanouir dans l'isthme de Suez. Ainsi, la Compagnie du Canal qu'il dirige construit, non seulement la chapelle catholique, mais aussi la chapelle grecque et la mosquée dans toutes les villes du Canal. La notion de "rassemblement" que préconise de Lesseps n'est donc pas celle de "fusion", mais celle de "cohabitation" ou "coexistence" pacifique, affective et dynamique entre diverses communautés vivant dans l'isthme, notamment les trois communautés plus importantes : catholique (Français, Autrichiens, Italiens), orthodoxe (Grecs) et musulmane (Indigènes : Egyptiens, Arabes, Syriens, Barbarins, Fellahs, Nègres, etc.). Cette notion de rassemblement est traduite dans la division de la ville en trois quartiers : Européen (Français), Grec et Arabe.

La deuxième tendance est celle de "célébration" des événements importants à travers de cérémonies et de fêtes qui permet le rassemblement de toutes les populations. Tout au long de la période du percement, la ville d'Ismaïlia, où habitait de Lesseps, est animée fréquemment par, à part les travaux, toutes sortes

¹ Discours de M. le Vicomte de Vogüé de l'Académie française, et de l'Académie des Sciences, de l'Institut de France, prononcé à l'occasion de l'inauguration de la statue de Ferdinand de Lesseps à Port-Saïd en 1899, publié dans le **CANAL DE SUEZ** no. 1006 / 2-12-1899.

de cérémonies et de fêtes : pose de la première pierre de la ville ; inauguration du Canal d'Eau douce ; entrée des eaux de la Méditerranée dans le lac Timsah ; premier passage de bateau de Port-Saïd à Suez ; inauguration du chemin de fer du Caire à Ismaïlia ; visites de personnalités sur les chantiers des travaux (ambassadeurs, princes, souverains, chefs religieux, etc.) ; fête nationale (fête de l'Empereur), etc. Des arcs de triomphes éphémères sont construits sur quelques points de la ville, la ville est illuminée dans la nuit, des feux d'artifice sont projetés au bord du lac Timsah. Cette tradition de festivité deviendra l'une des caractéristiques de la ville d'Ismaïlia jusqu'à nos jours.

La troisième tendance est celle de "partage", de "faire part" ou d'"inclusion" des autres, non seulement dans le travail, mais surtout dans la réussite de ses projets. Dans chaque étape de la réalisation du Canal de Suez, de Lesseps annonce que la réussite en est le résultat de collaboration de tous, employés, techniciens, ouvriers,... et aussi, notamment, telles ou telles personnalités. Cette tendance d'inclusion est manifestée d'une façon symbolique dans les noms de places et de rues des villes du Canal. Ainsi, nous trouvons dans le plan de la ville d'Ismaïlia de l'époque du percement, tous les noms de personnalités (souverains et savants) et de villes importantes (capitales des pays d'Occident et d'Orient) décorer les places et les rues de la ville, comme si tous les pays au monde participaient à la réalisation du Canal et ont ainsi le droit d'être mentionnés dans la ville.

Bien sûr toutes les tendances nobles de de Lesseps citées plus haut ne sont pas exemptes d'ambitions personnelles et de motifs politiques. Depuis le début du projet du Canal, de Lesseps avait déjà signalé son ambition de mener le projet tout seul¹. Il avait exclu les collaborateurs qui pourraient menacer ou contester son autorité. On en connaît la séparation de de Lesseps avec les Saint-simoniens, Barthélémy Saint-Hilaire, Linant de Bellefonds. Malgré leur contribution considérable dans la réalisation du Canal de Suez, leurs noms n'avaient pas de place dans les villes du Canal, sauf pour Linant de Bellefonds tardivement². Mais, ce n'est pas notre propos d'aller dans ces détails.

¹ On le voit, par exemple, dans sa lettre adressée à sa belle-mère : « *Mon ambition, je l'avoue, est d'être le seul à conduire tous les fils de cette immense affaire jusqu'au moment où elle pourra librement marcher....* ». Voir de LESSEPS : **Lettres, journal et documents pour servir à l'histoire du Canal de Suez (5 volumes)**. 1ère série (éd. 1875) : 1854-1856, pp. 109-110.

² Voir la critique de Linant de Bellefonds dans ses **Mémoires sur les principaux travaux d'utilité publique exécutés en Egypte depuis la plus haute antiquité jusqu'à nos jours**, notamment pp. 258-259.

Souverains

La deuxième catégorie de personnalités attachée dans le projet du canal est *les souverains*, que nous pouvons distinguer en deux groupes, ceux orientaux (ottomans, égyptiens) et ceux européens¹. Parmi les souverains orientaux, les personnalités principales sont certainement les membres de la maison de Méhémet-Ali. Au sommet, c'est Méhémet-Ali lui-même qui, malgré sa répugnance au projet du Canal de Suez, ouvrit l'Égypte à l'Occident. C'est Méhémet-Ali qui engagea les savants européens, notamment français, dans la modernisation de l'Égypte. C'est lui qui confia l'éducation de son fils, le futur souverain Mohammed-Saïd, à Ferdinand de Lesseps, ce qui permit au dernier d'avoir une place privilégiée au sein du gouvernement et de la société d'Égypte. Son nom marquera la rue principale de la ville d'Ismaïlia le long du Canal d'Eau douce, Quai Méhémet-Ali. Après lui, c'est bien sûr Mohammed-Saïd, le vice-roi d'Égypte qui donna en 1854 à Ferdinand de Lesseps la concession de constituer une compagnie pour creuser et exploiter le Canal de Suez. Son nom sera immortalisé dans le premier port créé par la Compagnie à la bouche nord du Canal de Suez, Port-Saïd. À la mort de Mohammed-Saïd en 1863, Ismail lui succéda au trône khédivial. Partisan du Canal et de de Lesseps, il permit l'achèvement du Canal et son inauguration grandiose en 1869. Son nom marquera la ville fondée au milieu de parcours du Canal de Suez, Ismaïlia. Autre nom cher à de Lesseps au début des travaux de l'isthme est le prince Toussoum, fils de Mohammed-Saïd qui était, comme son père, confié à de Lesseps pendant quelque temps. On voit son nom indiquer une petite ville dans le parcours du Canal de Suez, le premier centre de ravitaillement à l'époque du percement, Toussoumville. Plus tard, on verra d'autres noms des descendants de Méhémet-Ali décorer des lieux du Canal de Suez : Port-Tewfik, Place Tewfik, rue Sultan-Hussein, rue Fouad, place Halim-Pacha, etc.

Quant aux souverains européens, le plus important fut certainement l'empereur Napoléon III (1808-1873) qui donna à la Compagnie enfin, après une longue période d'indifférence, l'appui de l'État français face à l'hostilité inébranlable du

¹ Nous avons trouvé dans les Archives de la Compagnie, sans avoir le temps de lire, les lettres de correspondance inédites entre Ferdinand de Lesseps et des souverains de l'époque tel que l'Empereur Napoléon III, l'Impératrice Eugénie, Khédivé Ismaïl, etc. Voir 153 AQ 1608A = 890637 / 17.

Gouvernement britannique. Curieusement, nous ne trouvons son nom nulle part dans la toponymie des villes du canal. En revanche, la présence de son épouse dans la période de percement et d'inauguration nous paraît prépondérante. En effet, l'Impératrice Eugénie est une cousine de Ferdinand de Lesseps. Elle était une partisane active du projet de de Lesseps depuis le début, ce qui contribua à la campagne du projet au sein des souverains européens. Elle sera la vedette de l'inauguration du Canal en 1869 et son nom couronnera l'une des avenues dans la ville d'Ismaïlia, avenue de l'Impératrice. A côté d'elle on verra dans l'inauguration tous les souverains ou représentants de souverains européens se ranger à côté de de Lesseps : l'Empereur François-Joseph d'Autriche-Hongrie, le Prince héritier Frédéric de Prusse, le Prince Henri et la Princesse Sophie des Pays Bas, le Grand-Duc Michel représentant le Tsar, etc. Certains d'eux marqueront les rues des villes du Canal.

A part des souverains qui participaient dans la réalisation ou l'inauguration du Canal mentionnés plus haut, la Compagnie reconnaît le rôle des souveraines ou épouses de souverains qui jouaient le rôle important dans l'Histoire du Canal de Suez. Il s'agit de Cléopâtre (souveraine de l'Égypte antique), d'Isabelle (la reine de l'Espagne) et de Victoria (la reine d'Angleterre). Elles ont marqué, avec l'Impératrice Eugénie, les quatre rues principales de la ville d'Ismaïlia selon son plan initial.

Diplomates

Parmi les *diplomates* engagés dans le projet du Canal nous connaissons les diplomates français en Égypte (Mimaut, Sabatier) et à Constantinople (Thouvenel). Mais le compagnon intime de la route de de Lesseps, son collaborateur depuis le début de sa carrière diplomatique en Égypte dans les années 1830 est Ruysennaers, le consul général des Pays Bas en Égypte. C'est lui qui, occupant son poste très longtemps, sert d'intermédiaire entre de Lesseps, dont la carrière diplomatique lui demande de déplacements, et le vice-roi d'Égypte. Il sera désigné comme Agent supérieur de la Compagnie en Égypte jusqu'en 1867. Son nom marquera une rue à Ismaïlia jusqu'à la nationalisation de la Compagnie en 1956.

Scientifiques

Les personnalités *scientifiques* attachées au projet du Canal sont principalement des membres de l'Institut d'Égypte fondé par Bonaparte. Certains sont morts avant et à l'époque du percement, mais dont la pensée contribue à la réalisation du projet. Le premier est évidemment Jacques-Marie Le Père (1763-1841) dont nous avons parlé plus haut. Il est secondé par deux autres savants importants. L'un, Edme François Jomard (1777-1862), est ingénieur-géographe, secrétaire à la rédaction de la *Description de l'Égypte*, membre fondateur de la Société de Géographie d'Égypte, membre fondateur de l'École égyptienne à Paris. L'autre, Gaspard Monge (1746-1818), est géomètre célèbre, l'un des fondateurs de l'École Polytechnique, premier président de l'Institut d'Égypte, qui, avec Le Père, accompagna Bonaparte dans la visite de Suez et de Péluse (futur Port-Saïd). Les deux premiers marqueront le nom de deux rues principales à Ismaïlia depuis l'époque du percement du Canal jusqu'à la nationalisation de la Compagnie en 1956. Le dernier sera attribué à l'une des cinq places dans le plan initial de la ville. Dans la ville réelle, cette place, à l'extrémité est de la ville, ne sera jamais réalisée.

A part ces trois savants qui ont de rapports directs avec le projet du Canal de Suez, la Compagnie n'oublie pas un éminent savant qui permet la reconstitution de l'Histoire de l'Égypte pharaonique, y compris celle du canal ancien, c'est Champollion, le déchiffreur de l'hyroglyphe. Le nom couronnera la place principale de la ville d'Ismaïlia depuis l'époque du percement jusqu'à la Révolution égyptienne en 1952.

Techniciens

Quant aux *techniciens* de la Compagnie ils sont nombreux et changeants. Nous pouvons en diviser en trois catégories : *les pionniers, les conseillers internationaux et les opérateurs.*

Pionniers

Les pionniers se composent de deux ingénieurs. Les deux sont les ingénieurs du vice-roi qui avaient travaillé en Égypte depuis l'époque de Méhémet-Ali. L'un, Linant de Bellefonds (Linant-Bey), est un ingénieur autodidacte qui s'occupait des travaux de canalisation en Égypte. Il développait, à titre personnel, depuis du

moins 1821, comme nous l'avons vu plus haut, l'idée de liaison directe entre les deux mers par le Canal de Suez. C'est lui qui sera désigné en 1854 par le vice-roi Mohammed-Saïd et Ferdinand de Lesseps pour concevoir l'avant-projet du Canal de Suez. Il est secondé par Mougel (Mougel-Bey), ingénieur des Ponts et Chaussées qui avait travaillé notamment dans la construction des barrages dans le Delta. Leur avant-projet étant adopté par la Compagnie, les deux ingénieurs travaillaient pour la réalisation du Canal pendant quelques années. Mougel-Bey sera Directeur général des Travaux de la Compagnie jusqu'en 1861. Linant-Bey se retira de son engagement, pour des raisons de différends avec de Lesseps, en 1864. Il y avait aussi des ingénieurs égyptiens, mais, comme le dit Linant-Bey dans ses mémoires, ils étaient ignorés par Ferdinand de Lesseps¹ Nous connaissons, par exemple, Salamé-Effendi et Chéaté-Effendi, ingénieurs égyptiens formés en France qui travaillaient avec Linant-Bey dans les travaux préparatoires du Canal d'Eau douce en 1857². Mais nous ne trouvons plus leur trace dans les travaux de l'isthme ultérieurement.

Conseillers internationaux

Les *conseillers internationaux* sont changeants, suivant le besoin de la Compagnie. Ils étaient réunis successivement sous les noms de la Commission Internationale (1855-1858), le Conseil Supérieur des Travaux (1858-1861) et la Commission Consultative des Travaux (1861-1870). Avec l'inauguration du Canal, les conseillers internationaux cessèrent de fonctionner. Une nouvelle organisation sera formée, sous la circonstance politique déjà différente (l'occupation britannique en Egypte), entre 1884-1887, sous le nom de la Commission Consultative Internationale des Travaux qui fonctionnera jusqu'à la nationalisation de la Compagnie par l'Egypte en 1956. Notons seulement ce qui concerne l'époque du percement.

Pour examiner l'avant-projet conçu par les ingénieurs du vice-roi, Ferdinand de Lesseps a fait appel aux ingénieurs les plus célèbres d'Europe. Réunis sous le nom de la Commission Internationale, ils se composent, en 1855, comme nous

¹ Voir LINANT DE BELLEFONDS Louis-Maurice-Adolphe (1872-1873) : **Mémoires sur les principaux travaux d'utilité publique exécutés en Egypte depuis la plus haute antiquité jusqu'à nos jours.**

² *Isthme de Suez* No. 27, 25/7/1857, p. 284.

verrons dans la liste ci-dessous, de 13 personnes de diverses nationalités¹. Certains d'eux seront morts avant l'achèvement des travaux (Negrelli, Lieussou, Paléocapa). Leurs noms décoreront, au moins pendant quelques temps, comme nous le verrons, des lieux de la ville d'Ismaïlia. Les deux premiers marqueront deux rues de la ville jusqu'à la nationalisation de la Compagnie en 1956 ; le troisième l'une des quatre places de la ville pendant quelques temps.

Angleterre

MM. HARRIS, capitaine de la marine britannique des Indes à Londres
MAC-CLEAN, ingénieur
MANBY, ingénieur
RENDEL, ingénieur

Autriche

M. de NEGRELLI, inspecteur général des chemins de fer de l'Autriche, à Vienne

Espagne

M. MONTESINO, directeur des travaux publics, à Madrid

France

MM. JAURES, capitaine de vaisseau et membre du Conseil de l'Amirauté, à Paris

LIEUSSOU, ingénieur hydrographe de la Marine, à Paris
RENAUD, inspecteur général de Ponts et Chaussées, à Paris
RIGAULT DE GENOUILLY, contre-amiral, à Paris

Italie

M. PALEOCAPA, ministre des travaux publics de Sardaigne, à Turin

Pays-Bas

M. CONRAD, ingénieur en chef der Waterstaat, à La Haye

Prusse

M. LENTZE, ingénieur en chef des travaux de la Vistule, à Berlin

Opérateurs : ingénieurs, médecins, administrateurs

Quant aux *opérateurs*, ils se composent, non seulement des ingénieurs, mais aussi des médecins, des employés de bureau et des techniciens intermédiaires (dessinateurs, chefs de chantier, etc.). Le TABLEAU 18 présenté plus bas révèle les techniciens qui s'engagent dans les travaux de l'isthme et leurs formations.

Parmi les ingénieurs de la Compagnie les plus remarquables, c'est Voisin (1821-1918)² qui tient une place au premier rang. Ingénieur du Corps des Ponts et Chaussées de 1854 à 1860, François-Philippe Voisin entra au service de la Compagnie au début de 1861 comme Ingénieur en Chef (à Damiette). A la fin de 1861, il succéda à Mougel-Bey démissionné comme Directeur Général des

¹ VOISIN-BEY (1902) : *Le Canal de Suez. Tome I.*

² Sur la biographie de VOISIN-BEY, voir GOBY Jean-Edouard (1982) : "Voisin-Bey (1821-1918)" in *Bulletin du Souvenir*, Tome III, avril 1982, pp. 25-73.

Travaux (à Ismaïlia). Il tenait cette fonction jusqu'à l'inauguration du Canal en 1869. Après, il sera Président de la Commission Consultative Internationale, Administrateur et enfin Vice-Président de la Compagnie. Sa qualité personnelle et professionnelle est telle que de Lesseps le qualifia d'une "perle"¹. Il fut nommé "Bey" en 1866. Mais il devait passer le temps le plus dur dans sa vie privé puisque sa femme fut l'une des victimes de l'épidémie de choléra qui ravagea Ismaïlia en 1865.

TABLEAU 18 : Techniciens ayant pris part à la construction du canal de Suez

No	NOM	Année de promotion	Fonction	Période de travail
Ecole Polytechnique (Paris)				
1.	LAROUSSE	1851	Ingénieur chef de division	1856-1869
2.	MONTAUT	1843	Ingénieur chef du service central	1856-1861
			Ingénieur chef de division	
3.	MOUGEL	1828	Directeur général des Travaux	1856-1861
4.	LAROCHE	1849	Ingénieur chef de division	1859-1869
5.	VOISIN	1838	Directeur général des Travaux	1861-1869
			Agent supérieur de la Compagnie	
6.	SCIAMA	1839	Ingénieur en chef des travaux	1861-1865
7.	HANET-CLERY	1844	Ingénieur chef du service à Paris	1861-1862
8.	VILLER	1839	Ingénieur chef de division	1862-1866
Ecole centrale (Paris)				
9.	CAILLE	1854	Chef de section des ateliers	1860-1866
10.	POUCHET	1855	Ingénieur de transit	1859-1869
11.	RICHE	1844	Chef de section	1861-1864
12.	LINARD	1862	Dessinateur	1862-1864
Ecole des Arts et Métiers (Aix, Angers, Chalons)				
13.	DUPRE	1856	Chef de dépôt de matériel	1861-1869
14.	GUIER	1839	Chef de section	1861-1869
15.	DAUZATS	1856	Contrôleur (service de Paris)	1862-1869
16.	MONTEIL	1850	Ingénieur chef du matériel	1861-1869
Employés de Ponts et Chaussées de France				
17.	BARBELET	1850	Chef de chantier	1862-1863
Ecoles Polytechniques (étrangères)				
18.	SCHMIDT	Munich 1850	Ingénieur chef du matériel et des ateliers	1861-1863
19.	GIOIA	Turin 1850	Ingénieur chef de division	1861-1869
20.	TISSOT	Turin 1850	Chef de bureau technique	1861-1865
21.	GABUSSI	Turin 1850	Chef de section	1862-1862
22.	BADER	Vienne 1850	Chef de dépôt de matériel	1862-1869

Source : VOISIN-BEY (1902), *Le Canal de Suez, Tome I*, p. Annexe.

¹ LESSEPS : *Lettres (vol. 4 : 1861-1864)*, pp. 116-119.

Aux travaux de canalisation se joignaient ceux de la mise en valeur du terrain le long du Canal d'Eau douce (l'Ouady) géré au début (charnière de 1861 / 1862) par le Comte Sala, Jules Guichard et Vernoni. Mais c'est Jules Guichard qui était chargé finalement de diriger la culture du domaine.

À côté des ingénieurs, les médecins et les pharmaciens jouaient un rôle décisif dans les travaux du terrain. Créé en 1858, le Service de santé porte une fonction, non seulement curative, mais aussi préventive. Ce sont les médecins qui "diagnostiquent" les problèmes de santé en général, mais aussi ceux relatifs aux conditions de localité, d'habitation, d'alimentation, de météorologie et d'établissements sanitaires. Au début des travaux on ne connaît que trois médecins : le médecin en chef (Dr. Aubert-Roche) et, sous ses ordres, deux médecins de circonscription, l'un à Port-Saïd (Dr. Zarb), l'autre à Toussoum (Dr. Papatéodoro). Celui de Port-Saïd fonctionne à la fois comme pharmacien. Tandis que celui à Toussoum est accompagné d'un pharmacien (M. Richard Wos)¹. Plus tard nous connaissons également le Dr. Companyo (à partir de 1860)² et M. L. Aillaud (à partir de 1863 ?). Ce dernier est pharmacien de la Compagnie, qui sort régulièrement un rapport de conditions météorologiques dans l'isthme de Suez³. Leur travail reçut une épreuve très dure pendant l'épidémie de choléra qui ravagea l'isthme de Suez en 1865.

Entrepreneurs

Après les techniciens, ce sont *les entrepreneurs* qui mettent le projet en réalisation. L'entrepreneur pionnier est M. Hardon, un autodidacte qui, avant qu'il s'engage dans les travaux de l'isthme en 1859, avait construit toutes les gares et stations du chemin de fer de Cherbourg. Il fut complété en 1862 par un entrepreneur mieux équipé, les frères Dussaud, qui, avant son travail de construction de port de Suez et de Port-Saïd, avait travaillé à l'aménagement des ports de Marseille, Cherbourg et Alger. Face aux travaux plus difficiles, Hardon fut remplacé, en 1863, par l'entrepreneur Couvreux qui, avant son travail du

¹ VOISIN : Le Canal de Suez. Tome 6, p. 34 et L'Isthme de Suez No. 99, 1/8/1860.

² Sur la biographie du Dr. Companyo, voir BOURGAT Robert et GIORDANO Marc (1993) : "Paul Companyo. Un médecin perpignonais collaborateur de Ferdinand de Lesseps" in Bulletin de l'Association du Souvenir de Ferdinand de Lesseps et du Canal de Suez, Novembre 1993.

³ Voir par exemple le "Rapport sur l'état sanitaire et médical des travailleurs et des établissements du canal maritime de Suez du 1er juin 1868 au 1er juin 1869" dans L'Isthme de Suez No. 312, 15/7/1869.

perçement d'El-Guisr (la colline au nord d'Ismaïlia), était un gros entrepreneur de voies ferrées depuis 1841. A tous ces entrepreneurs succéda en 1865 une firme française de travaux publics, Borel-Lavalley. MM. Borel et Lavalley sont polytechniciens qui se lancèrent l'un et l'autre dans les chantiers ferroviaires de 1854 à 1861. Ils s'associèrent en 1861 pour les travaux de l'isthme. Ce sont eux qui créent une immense flotte de dragues à vapeur et d'excavatrices mécaniques. Ces machines remplacent les ouvriers égyptiens qui travaillaient avec leurs paniers faits de palmes et leurs mains nues contre le désert. Depuis, les travaux marchent avec une vitesse étonnante jusqu'à l'inauguration du canal en 1869.

Hommes de lettres

Tous ces mouvements sont plus animés encore par la participation des *hommes de lettres*. Le premier collaborateur est Barthélémy-Saint-Hillaire, philologue et philosophe, qui nous montre, à travers son ouvrage issu de son voyage en Egypte avec de Lesseps, le regard d'un Européen sur les Egyptiens à l'époque¹. Ses Lettres sur l'Égypte révèlent l'"esprit de l'époque" qui imprègne les Européens, notamment Français, dans leurs "entreprises" (pour ne pas dire "invasions") en Orient. Cet esprit n'est pas loin de celui qui avait poussé Bonaparte à entreprendre l'Expédition d'Égypte une cinquantaine d'années plus tôt, formulé sous le terme de "mission civilisatrice", exposé notamment dans les écrits de Condorcet². La similarité de la vision des deux savants sur l'Orient est frappante. Elle montre, d'une part, une appréciation sur le rôle des Arabes dans le passé et, d'autre part, un regret sur leur état actuel qu'elle juge décadent. De là, sort la proposition de l'Occident : améliorer le sort de l'Orient par la voie de "civilisation" par laquelle l'Occident était passé. Citons-en les passages révélateurs :

En écrivant toutes ces lettres, je n'ai eu qu'un but : faire mieux apprécier l'Égypte, et les efforts généraux qu'elle tente, depuis cinquante ans, pour se civiliser. Parmi les peuples musulmans, l'Égypte peut être regardé, à bon droit, comme un de ceux qui méritent au premier rang la sympathie de l'Europe chrétienne, sans parler même ni de ce glorieux passé qui la rattache à tous les grands souvenirs de l'humanité, ni de ces liens qu'elle semble avoir contractés avec l'Angleterre et la France plus étroitement qu'avec aucune des autres nations qu'elle tâche de prendre pour modèles.

¹ BARTHELEMY-SAINT-HILLAIRE Jules (1856) : Lettres sur l'Égypte et (1857) : *Egypt and the Great Suez Canal, a narrative of travels*.

² Voir LAURENS Henry (1990) : Le Royaume impossible. La France et la genèse du monde arabe. notamment les citations du texte de Condorcet sur le rôle des Arabes dans l'histoire, pp. 14-15.

Si je rends un légitime hommage à notre supériorité relative, ce n'est pas du tout que je ferme les yeux sur les vices dont les sociétés chrétiennes sont encore déshonorées, ni sur les vertus que conservent des nations à demi-barbares. C'est que je voudrais, en nous apprenant tout ce que nous valons, nous imposer doublement ce grand devoir d'améliorer les autres et de nous perfectionner nous-mêmes. De nouvelles destinées s'ouvrent pour l'Orient, et en particulier pour l'Égypte. L'Europe serait bien coupable de ne pas appliquer tout ce qu'elle peut avoir d'intelligence et de sympathie désintéressée à la régénération de ces peuples que nous venons de sauver. L'Orient n'a point à se faire chrétien, et je crois que ce serait un bien mauvais service à lui rendre que de le pousser à répudier sa foi religieuse.

Le Koran, bien compris, peut suffire ; et la grande idée de l'unité de Dieu, qui y plane partout, le met en une communauté bien assez féconde avec le Christianisme. Mais ce que l'Orient doit changer radicalement, ce sont ses mœurs déplorables, qui ne tiennent pas à la religion mahométane, et qui l'avaient précédée malheureusement de bien des siècles. Il est vrai que, si le Mahométanisme n'a point fait ces mœurs, il n'a point eu la force de les modifier. C'est à la civilisation européenne d'être plus heureuse et plus forte, si elle peut.¹

Mais il y avait aussi des participations, spontanées dans la plupart, des populations françaises pour le succès du projet à travers des œuvres écrites : récits de voyage, romans, poésies et chants, qui prennent le Canal de Suez comme thème. On connaît des impressions sur la vie dans l'isthme de Suez et des espérances posées sur son percement pendant la période des travaux à travers les ouvrages de, entre autres, Jacques Fernand (récits, essais, poésies, chants ; 1861, 1862), Mme Olympe Audouard (récits, 1864), Elie Sorin (récits, 1867), le Père Boehm (récits, 1867), Mme la Comtesse Drohojowska (récits, vers 1870?), Erickman Chatrian (roman et poésie, 1877), etc. Il y avait aussi des poésies qui ne sont pas publiées comme œuvres autonomes, mais récitées simplement dans des réunions, puis publiées dans le journal "L'Isthme de Suez". Et en Égypte même le Cheikh Rifaat El-Tahtawi écrit plusieurs poésies et chants sur le Canal de Suez². Il voit dans le projet du Canal de Suez la promesse de la gloire et de la prospérité de l'Égypte. Notons que Cheikh Rifaat rappelle l'existence de l'ancien canal d'Omar, mais sans dire que ce canal avait été creusé par, avant les Arabes, les Pharaons, les Grecs et les Romains. C'est un signe du nationalisme égyptien, attaché à la civilisation arabe-islamique, face à la supériorité occidentale ? Citons les passages révélateurs :

Egypte, sois glorieuse et fière,

¹ BARTHELEMY-SAINT-HILLAIRE Jules (1856) : *Lettres sur l'Égypte*, pp. v-viii.

² Quelques poésies et chants de Cheikh Rifaat El-Tahtawi sur le Canal de Suez sont traduits et publiés dans le journal de la Compagnie, *L'Isthme de Suez* nos. 1 / 25-6-1856, 105 / 1-11-1860, 113 / 1-3-1861.

On rouvrira l'antique canal d'Omar,
Ce travail, œuvre prodigieuse,
Dont nos aïeux, une fois déjà, ont eu la gloire.

Cet isthme, c'est un devoir sacré de le briser ;
La terre s'indigne et gronde de le voir exister encore ...
La décision qui veut unir les deux mers est sans appel,
En dépit de la résistance des ignorants ...

Oui, ce vieux isthme de Suez, espace pierreux,
Ce désert morne et vide,
La mer va le reconquérir à son empire,
Et allonger ainsi nos rivages.

Vaste canal qui fera honte à celui de Panama !
Son cours, lorsqu'il aura ouvert le sein de la terre,
Sera pour le monde la route préférée,
Et nos caravanes n'auront plus à se fatiguer.

L'amour de cette mer pour l'autre mer
Est comme l'amour de la perle pour le sein des beautés ; —
Là, nos navires se promèneront comme des fiancés,
Et les hommes que nous aimons accourront parmi nous.

Les hommes des déserts, les hommes des régions cultivées
Attirés par les charmes séducteurs de ce bienfait,
Arriveront à nous comme les pluies fécondes ;
Et les merveilles de leurs industries viendront nous caresser ...

Allez dire à l'Orient et à l'Occident,
Allez dire aux étrangers et aux Arabes :
« Les distances ont dépouillé le voile qui les couvrait ;
« Et notre société est florissante à jamais !

« L'étoile du commerce brille dans notre ciel ;
« La fortune revient habiter parmi nous ;
« La lumière des conseils des nations étrangères nous visite ;
« Et notre espoir touche enfin le but. »

Courez dire aux peuples de l'Yémen,
De venir à nous des rivages d'Aden.
Et ensuite, combien d'habiles spéculateurs des Indes,
Avec leurs riches produits, aborderont chez nous.

Courez annoncer à toutes les nations,
Aux royaumes, aux empires,
Que nous avons pour tous une invariable amitié,
Et que cette sympathie est en nous un don de nature.

Aussi les Zindj et les Ethiopiens
Par le commerce prendront une nouvelle vie ;
La civilisation leur portera ses splendeurs,
Et nos voyageurs exploreront ces lointaines plages.

Hâtez-vous d'ouvrir cette route de bonheur
Qui doit nous conduire à la Mekke,

Aux saintes pratiques du pèlerinage :
C'est le prince de l'Égypte qui nous protège.

Nous rendons à notre Nil son antique couronne de splendeur ;
Désormais nous n'avons plus rien à envier.
Et Tyr et Carthage, comment
Rivaliseraient-elles aujourd'hui avec nous ? ...

Dans notre Égypte la vie est douce et sereine ;
Plus de superstitions ni de préjugés.
Nos armées donnent au pays la sécurité de la force
Et grandissent sa dignité.¹

Hommes de religion

Le projet du Canal engage inévitablement *les hommes de religion*, parce que, d'une part, nous sommes dans le contexte de rencontre entre deux civilisations : européenne imprégnée du christianisme, d'un côté et, de l'autre côté, arabe / égyptienne imprégnée de l'islam. D'autre part, le terrain des travaux lui-même, l'isthme de Suez, est un lieu chargé des souvenirs religieux partagés par le judaïsme, le christianisme et l'islam. Ainsi, depuis le début des travaux Ferdinand de Lesseps approcha les chefs religieux chrétiens et musulmans pour le succès du canal. A la suite de la publication du plan définitif du canal en 1856 le pape Pie IX envoie ses encouragements à de Lesseps. M. l'abbé Soubiranne, directeur général de l'Œuvre des Ecoles d'Orient, qualifie en 1863 les travaux du canal comme faisant partie « *des conquêtes du catholicisme toujours plus loin* »². On connaît M. l'abbé Gibbon, les sœurs de Bon Pasteur, le Père Roger, etc. qui s'installèrent dans l'isthme. Mais de Lesseps reçut aussi la faveur des chefs religieux musulmans. Abdallah, Emir de la Mecque la Vénérée, lui envoya un éloge³. Osman Mohammed Effendi, imam de la mosquée d'Omar de Jérusalem appelle aux musulmans pour aider de Lesseps⁴. En Égypte, comme nous l'avons dit, le Cheikh Rifaat El-Tahtawi écrit des chants et des poésies pour la gloire de l'Égypte grâce au Canal de Suez. Sur le terrain, la Compagnie installe, à côté des différents services des travaux, le service des cultes. Dans chaque établissement sont construites au moins une église et une mosquée. A chaque cérémonie qui marque le début d'une nouvelle étape de travail (ouverture des travaux, fondation

¹ L'Isthme de Suez No. 105, 1/11/1860.

² L'Isthme de Suez No. 159, 1/2/1863.

³ *ibid.*, No. 98, 15/7/1860.

⁴ *ibid.*, No. 129, 1/11/1861.

des villes, inauguration du canal), les représentants des deux religions ont la place d'honneur à s'exprimer.

Ouvriers

Notons enfin que le projet du Canal ne sera jamais réalisé sans la contribution *des ouvriers*. Qui sont ces ouvriers ? Selon l'Acte de concession, du moins 4/5 du nombre total d'ouvriers doivent être égyptiens fournis par le Gouvernement égyptien selon le système de corvée. Le reste peut être rempli par des "non égyptiens". Or, les travaux ont besoin non seulement de la main-d'œuvre non qualifiée, mais aussi des ouvriers qualifiés (maçon, charpentiers, menuisiers, conducteurs, piqueurs, etc.). Pour cela la Compagnie fait venir des ouvriers de divers pays d'Europe, notamment de la France, de l'Autriche, de l'Italie et de la Grèce. Ainsi dans chaque chantier ou campement on trouve des ouvriers européens et indigènes dont la proportion est à peu près égale au chiffre indiqué plus haut. Quant à leur nombre, il varie selon le volume des travaux exécutés à un moment donné. Dans le percement de la colline d'El-Guisr, par exemple, travail le plus dur dans la réalisation du canal, on a besoin 20 mille ouvriers qui travaillent tous les jours pendant quelques mois. Or, le contingent envoyé par le Gouvernement n'atteint pas ce chiffre. Par conséquent, la Compagnie doit recruter, avec l'autorisation du Gouvernement, des ouvriers libres. Le recrutement se passe, non seulement en Egypte, mais aussi en Syrie (Gaza, Palestine). Ils ne sont pas tout musulmans. Ceux de la Syrie sont la plupart chrétiens tels voulus par la Compagnie afin de maintenir la continuité des travaux pendant le Ramadan. Ainsi, dans chaque chantier nous trouvons de différents groupes ethniques que la Compagnie en distingue en trois : Européens (français, autrichiens, italiens), Grecs et "Indigènes" (arabes, égyptiens, barbares, nubiens, syriens, etc.). L'événement le plus touchant, qui montre l'attachement de de Lesseps aux ouvriers, est la cérémonie du baptême d'un bébé d'un couple corse dont le mari est un ouvrier de la Compagnie. Premier né dans le chantier de Port-Saïd en 1860, le bébé reçoit de son parrain, de Lesseps, le nom combiné de Ferdinand-Saïd. La chapelle n'ayant pas encore été construite, la messe se déroule sur la plage, devant le chalet des ingénieurs. Nous en parlerons dans la fondation et le développement des villes du canal.

2). Constitutions géographiques de l'isthme de Suez

Le projet du Canal de Suez passionne les Européens pour des raisons, non seulement économiques, mais aussi apparemment mythiques, car la région autour de l'isthme de Suez constitue un lieu de la mémoire attachée aux jalons de la civilisation "judéo-chrétienne" où le mythe et l'Histoire se confondent. Aucun promoteur du projet du Canal de Suez, de l'époque de Bonaparte à celle de Lesseps, parle du lieu sans évoquer les souvenirs bibliques qui lui sont attachés.

Rappelons qu'à l'ouest de l'isthme se trouve la région du Delta oriental qui avait servi de siège du pouvoir des Hyksôs (envahisseurs de l'Asie, composés principalement des nomades sémites), qui avaient conquis les pharaons, fondé la ville d'Avaris (vers 1730 av. J.-C.) et qui y régnaient pendant environ deux siècles (1785-1580 av. J.-C.). Après la reconquête égyptienne, la capitale fut déplacée à Thèbes (la Haute Egypte) où les pharaons de la XVIII^{ème} (1580-1314 av. J.-C.) dynastie y gouvernaient. Mais, face au danger du côté méditerranéen, la région du Delta oriental redevint le siège du pouvoir de la XIX^{ème} (1314-1200 av. J.-C.) jusqu'à la XXIV^{ème} (730-715 av. J.-C.) dynasties dont les pharaons les plus célèbres sont Séthi I^{er} (1312-1298 av. J.-C.) et Ramsès II (1298-1235 av. J.-C.). C'est dans ce cadre historique et géographique que se passait, selon certaines analyses bibliques, la période légendaire de l'Histoire des Hébreux. Sous la direction de Joseph, les descendants d'Israël (Jacob) vivaient en communauté dans la vallée appelée Gessen qui s'allongeait de l'ouest à l'est et débouchait sur le lac Timsah. Chassés par le pharaon, ils en partirent, sous la conduite de Moïse, traversèrent la mer Rouge, où le pharaon et ses soldats furent engloutis, et parcoururent le Sinaï pour chercher la terre que leur dieu, selon leur croyance, leur avait promise.

A l'est de l'isthme s'étend le désert du Sinaï où des personnages mythiques et historiques avaient laissé leurs traces. C'est par le Sinaï que passaient les grands conquérants de l'Egypte et de l'Asie : les Hyksôs à la conquête d'Egypte ; les Pharaons à la conquête de Syrie et de Palestine ; les Persans (Darius), les Grecs (Alexandre), les Romains (César, Pompée, Octave), les Arabes (Amr ibn Ach), les Turcs,... à la conquête d'Egypte. C'est là que Moïse entendit, selon la Bible, du sommet du mont Sinaï, la voix divine qui lui confia les Dix Commandements. C'est là que Marie, Joseph et Jésus se réfugiaient pendant quelques temps de la persécution du roi Hérode. C'est au pied du mont Sinaï que les Byzantins fonda,

au IV^{ème} siècle, la chapelle dédiée à Sainte-Catherine qui devient jusqu'à nos jours le monastère du même nom.

De nombreuses études sur la géographie, l'archéologie et l'Histoire de la région du Delta oriental, de l'isthme de Suez et du Sinaï avaient été réalisées avant le percement de l'isthme, dont les plus importantes sont celles de Claude Sicard (1714-1725), de Le Père (1798-1801) et de Linant de Bellefonds (1821-1840).¹ Enfants de la culture imprégnée du christianisme, tous ces savants n'échappent pas à la tentation biblique dans leur reconstitution géographique de la région. Plus tard, de Lesseps utilisa avec habileté ces sources précieuses dans ses réflexions sur l'origine et la transformation de la toponymie autour de l'isthme de Suez. Certaines en furent présentées dans ses nombreuses conférences pendant la campagne du Canal de Suez, d'autres dans des écrits publiés dans des livres et des journaux. Citons en les passages les plus importants.

a). L'Exode et l'isthme de Suez

L'isthme de Suez voit passer sur son sein, selon de Lesseps, les plus grands personnages de référence de la civilisation judéo-chrétienne : Abraham, Jacob, Joseph, Moïse, Salomon, la reine de Saba et la Sainte-Famille². Parmi les plus grands souvenirs rattachés à l'isthme de Suez, c'est l'Exode du peuple hébreu de l'Égypte sous la conduite de Moïse qui laisse, à travers les récits bibliques, le plus d'indications géographiques. La reconstitution des lieux mentionnés dans la Bible sur la géographie suscite, on le sait, des controverses dans le milieu scientifique. Nous n'allons pas y prendre part. Citons-en simplement des passages pertinents de la version de de Lesseps publiés dans divers ouvrages à l'époque du percement du Canal et le rapprochement de la constitution géographique de l'isthme qu'il a fait (SCHEMA 1).

Ainsi le pays où Joseph va à la rencontre de son père et des serviteurs et parents qui l'accompagnent, est le pays de Gessen, sur la route en effet de la Judée à l'Égypte. Gessen, de l'aveu de tout le monde, est l'Ouadée-Toumilat, à la hauteur des ruines qu'on rencontre à quelques lieues à l'ouest du lac Timsah. Cet endroit, où l'on trouve encore aujourd'hui les débris de villes considérables, s'appelait Rammassès ou Rhamsès, d'après la Bible, et c'est là que Joseph, d'après l'ordre du Pharaon, établit son père et les 66 personnes,

¹ Voir les études de NIED André : **Reconnaitances géographiques et cartographie de la partie orientale du Delta du Nil** (thèse inédite en 2 volumes, 1987).

² Voir par exemple la "**Conférence de M. de Lesseps sur le Canal de Suez au Cercle des Beaux-Arts de Nantes**", le 8 décembre 1866, publiée dans I.S. no. 252 / 1^{er}-1-1867, pp. 4-16.

selon la *Genèse* (ch. XLVI, v. 26), ou les 70, selon l'*Exode* (ch. I, v. 5), dont Jacob était accompagné, sans y comprendre les femmes de ses fils.

Les Hébreux habitèrent la terre de Gessen, qui était la partie la meilleure de l'Égypte (*Genèse*, ch. XLVII, v. 11), pendant 430 ans ; et quand le despotisme intolérable des Pharaons les contraignit d'en sortir, ils étaient au nombre de six cent mille hommes de pied, sans compter les petits enfants (*Exode*, ch. XII, v. 37, 40). Ils partirent de Rhamsès et vinrent à Succoth, « Dieu les fit tourner dans le désert, vers la mer Rouge, » au lieu de leur faire prendre le chemin du pays des Philistins, qui était cependant le plus court (*Exode*, ch. XIII, v. 17, 18, 20). De Succoth, ils vinrent camper à Etham, « qui est au bout du désert, » c'est-à-dire où commençait le désert pour des voyageurs qui quittaient les terres fertilisées par le Nil dans l'Ouadée-Toumilat, et qui marchaient au sud-est vers la mer Rouge.

Les Hébreux étaient campés de cette mer, vers Pi-Hahiroth, vis-à-vis de Bahal-Tséphon, quand le Pharaon les atteignit (*Exode*, ch. XIV, v. 9) et retrouva la mort dans les eaux avec toute son armée.

De la mer Rouge, où venait de s'accomplir leur salut, les enfants d'Israël rentrèrent dans le désert de Sur, où ils errèrent trois jours sans découvrir d'eau (*Exode*, ch. XV, v. 22, 23). De là ils vinrent à Mara (les lacs Amers), où ils trouvèrent des eaux tellement saumâtres, qu'ils ne purent boire. C'est à Mara que Moïse dessala les eaux en y jetant un certain bois qui les adoucissait.

De Mara, les fugitifs vinrent à Elim, où il y avait douze fontaines d'eau et soixante-dix palmiers (*Exode*, ch. XV, v. 27). Il n'y a guère de doute sur les douze fontaines de Moïse ; elles sont toujours sur la côte d'Arabie, en face de Suez ; et la Commission internationale, dans son voyage à cette ville, y a fait une excursion.

Après Elim, le chemin des Hébreux s'éloigne de plus en plus de l'isthme de Suez, et ils rentrent dans le désert de Sin pour se diriger vers le Sinai. Les fontaines d'Elim ont été confondues quelques fois, mais bien à tort, avec celle que Moïse a fait jaillir du rocher d'Horeb (*Exode*, ch. XXII, v. 6), qui est fort loin de là, toujours de plus en plus à l'est.

On le voit donc, l'isthme de Suez, au temps de Joseph, c'est-à-dire deux mille ans avant notre ère, a été habité durant quatre siècles et demi par un peuple nombreux, dans les lieux mêmes qui ont été accordés à la Compagnie universelle du canal. L'isthme de Suez a été alors le théâtre de grandes choses : le progrès du peuple d'Israël et sa fuite¹.

Quant au lieu de passage de l'Exode dans la mer Rouge, de Lesseps dit :

Les bassins des lacs Amers faisait autrefois partie de la mer Rouge. Les Arabes racontent que les villes saintes s'étant révoltées, le sultan, auquel elles obéissaient et qui régnait en Égypte, ordonna de couper la communication entre ce bassin et Suez, afin d'empêcher les vivres d'arriver à la Mecque et à Médine. Cette tradition explique comment le bassin des lacs Amers, qui formait la dernière lagune de la mer Rouge, est aujourd'hui desséché ; le dessèchement s'est opéré lentement. C'est entre les deux extrémités du lac Timsah et des lacs Amers que Moïse a dû passer la mer Rouge.

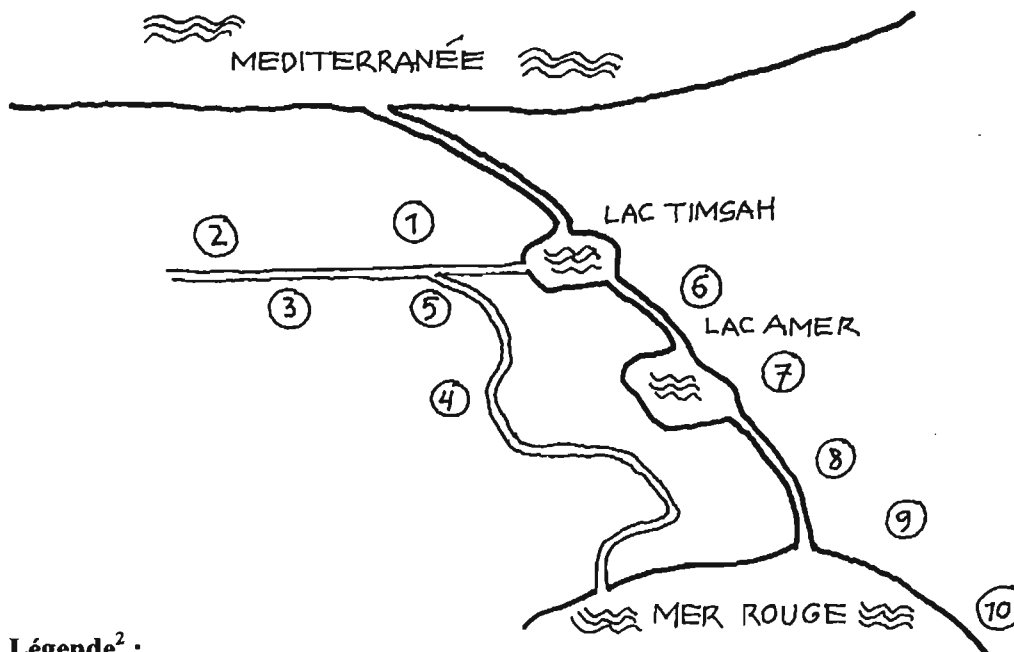
[...]

Une grande tempête ayant séparé l'armée égyptienne qui poursuivait le peuple hébreu, Moïse s'engagea dans les dernières lagunes de la mer Rouge, dont les marées sont de six pieds. Il entra dans la mer Rouge et la passa pendant la marée basse. L'armée égyptienne, qui le poursuivait, n'ayant pas

¹ Isthme de Suez No. 54 / 10-9-1858.

calculé comme lui la durée de la marée, fut engloutie, comme il est aisé de le comprendre.¹

SCHEMA 1 : Toponymie biblique de l'isthme de Suez



Légende² :

- No. 1. Bir Abou-Ballah (terre de Gessen), Ouadée Toumilat** — *Bir Abou Ballah* (en arabe) veut dire "puit du père des dattes", lieu supposé de la rencontre entre Joseph en exile et Jacob venant de Canaan, lieu d'échanges de marchandises entre les marchands égyptiens et syriens jusqu'à l'époque du percement du Canal.
- No. 2. Pithom et Rhamsès** — *Pithom* (en hébreu) veut dire "embouchure" (de la vallée), le Ouadée Toumilat où se trouve l'ancienne ville de Rhamsès, marquée par la ruine de sa statue, lieu appelé aujourd'hui *Tell el-Mascouta* (en arabe), Colline de la statue.
- No. 3. Succoth (Oum Riam)** — mot en hébreu et en arabe qui veut dire la "mère des tentes", station de caravane à l'est de Rhamsès
- No. 4. Etham** — lieu au bout du désert, non loin des lacs Amers, habité à l'époque du percement par la tribu Ethamis.
- No. 5. Pi-Habiroth (Oued-Bet-El-Bouze)** — mot en hébreu et en arabe qui veut dire "Baie des roseaux". On voit toujours des roseaux dans cet endroit.
- No. 6, 7, 8. Désert de Sur** — Localité où les enfants d'Israël marchent pendant trois jours et ne trouvent aucun point d'eau.
- No. 9. Mara** — Le *bir* (puits) *Mara*, ainsi appelé encore aujourd'hui parce que *Mara* se traduit par *amer* en arabe comme en hébreu.
- No. 10. Elim (Les Douze Fontaines de Moïse)** — Les douze fontaines appelées aujourd'hui fontaines de Moïse peuvent encore se compter, ainsi que les soixante-dix vieux palmiers ou leurs rejetons. C'est l'excursion habituelle de tous les voyageurs qui font un séjour à Suez. Les caravanes qui vont au Sinaï, ou qui en reviennent, s'y arrêtent.

Source : *Isthme de Suez* No. 54 / 10-9-1858

¹ de LESSEPS Ferdinand : "Conférence sur les travaux du Canal de Suez et le sort des ouvriers en Egypte" publiée dans *I.S.* no. 144 / 15-6-1862, pp. 197-199.

² La toponymie biblique est décrite en détail, avec des citations bibliques et des rapprochements linguistiques et géographiques pour chaque lieu. Voir *Isthme de Suez* No. 54 / 10-9-1858.

b). Toponymie pharaonique, biblique et arabe

En dehors de l'Exode, on trouve dans l'isthme de Suez des noms de lieux qui montrent leur origine pharaonique, biblique ou arabe. Citons-en ceux mentionnés souvent par de Lesseps et ses associés dans leurs ouvrages sur le Canal de Suez.

Avaris, Sane, Tsane, Tannis, Suez, Gessen, Bahr El-Moes

On a mentionné plus haut que pendant environ deux siècles l'Égypte était gouvernée par les rois Hyksôs venus de l'Asie qui s'installèrent à Avaris dans le Delta. De Lesseps ne manque pas de rapprocher ce lieu avec la Bible.

M. Mariette vient de découvrir tout récemment, près de la ville de Sane ou Tsane, ancienne Avaris ou Tannis, situé non loin de la rive occidentale du lac Menzaleh, au sud-ouest de Port-Saïd, et qui existait, suivant la Bible, avant Abraham, une allée de sphinx dont les figures ressemblent à celles des habitants du lac Menzaleh, ce qui établit un point historique important ; car, jusqu'à présent, on avait ignoré d'où était partie cette race de pasteurs marchant à la conquête de la Basse-Égypte. Il y a une différence énorme de type entre les habitants du lac Menzaleh et la population de la vallée du Nil, qui est de race éthiopienne.

Voici un autre fait non moins digne d'intérêt : M. Mariette a trouvé sur l'épaule d'un de ces sphinx le cartouche du Pharaon du temps de Joseph, qui était son premier ministre et qui habitait la ville de Tsane. C'est à tort qu'on a fixé la résidence des Pharaons à Héliopolis ou à Memphis, car la Bible rapporte que les Hébreux, qui étaient venus de la vallée de Gessen, allaient dans une journée de la résidence des Pharaons à Rhamsès. Si mon opinion était erronée, la Bible ne serait pas exacte, et l'étude des lieux démontre la véracité de ses récits.¹

Il rapproche également cette ville avec le berceau de Moïse emporté par le Nil et sauvé par la femme de Pharaon.

Quelques géographes ont placé le berceau de Moïse en face de Memphis, où le Nil est très-profond et très-rapide. Ils n'ont pas songé que jamais une mère n'aurait exposé son fils, là où le courant l'aurait emporté. Moïse a dû être exposé dans la branche Tanitique, près du lac Menzaleh, non loin de nos travaux, et devant l'ancienne ville de Tsan voisine de la vallée de Gessen. Les récentes découvertes de M. Mariette ont constaté que c'était la résidence des rois pasteurs, appelés *Hycsos*. Le nom de *Sos* signifie, en langue éthiopienne, *pasteur*, et je pense que Suez vient de *Sos*. Ainsi, la terre de Gessen, qui en hébreu veut dire : *terre des pâturages*, ne serait que la traduction de *Sos*.

Moïse a donc été sauvé sur une des branches du Nil, prise pour le Nil. Aujourd'hui encore les Arabes, comme la Bible, appellent Nil toutes les branches du Nil, tous les grands canaux qui dérivent de ce fleuve. Ainsi, lors

¹ de LESSEPS : "Conférence sur les travaux du Canal de Suez et le sort des ouvriers en Égypte" publiée dans I.S. no. 144 / 15-6-1862, pp. 193-199.

que la Bible dit que Moïse a été sauvé du Nil, ce passage s'accord parfaitement avec les dernières découvertes, qui constatent que la capitale où résidaient les Pharaons était Tsan, plus tard Tanis et Avaris, située à peu près à dix lieues de Port-Saïd, entrée de notre canal sur la Méditerranée. Au pied des ruines de cette ville coule l'ancienne branche Tanitique, qui maintenant se jette dans le lac Menzaleh, au lieu de se jeter dans la mer, son embouchure ayant été oblitérée. On voit sur ses bords, près de Tsan, comme autrefois, des roseaux nombreux, et l'on comprend que c'est dans cet endroit que le berceau de Moïse a dû être arrêté, ainsi que le dit la Bible, dont les descriptions sont toujours exactes.

La Bible raconte les visites que Moïse faisait souvent, avec son frère Aaron, dans le palais du roi, et, en effet, il pouvait s'y rendre facilement, car pour aller à Tsan il n'avait qu'une journée de marche, tandis que pour aller à Memphis, il lui aurait fallu trois ou quatre jours.¹

Ce rapprochement est renforcé par le nom actuel de la branche du Nil qui avait emporté le berceau de Moïse, *Bahr El-Moes* :

Zagazig est traversé par l'ancienne branche tanitique, qui va se perdre vers Tsane et s'appelle aujourd'hui Bahr-el-Moes, nom qui vient évidemment de Moïse. C'est là que Moïse a été sauvé des eaux.²

Kantara et lac Timsah

Kantara, mot arabe qui veut dire le pont, est l'une des stations du Canal de Suez, située entre Port-Saïd et Ismailia, qui sert de lieu de passage entre la rive est et ouest du Canal. Voyons comment de Lesseps, dans une conférence de 1862, cherche à lier ce lieu au temps pharaonique et biblique.

Kantara, où nous arrivons maintenant, est à l'extrémité méridionale du lac Menzaleh. Cette station est située sur le grand passage de la route qui a toujours été suivie par les voyageurs allant d'Égypte en Syrie. A droite et à gauche de notre établissement se trouvent les traces des villes importantes, dont l'existence est attestée par une ancienne inscription recueillie dans le temple de Karnac, à Thèbes.

Cette pierre, couverte d'inscriptions historiques, nous donne des renseignements sur l'ancien état de ces contrées, en même temps qu'ils confirment les récits de la Bible. Cette inscription porte que Seti, l'un des prédécesseurs du grand Sésostri, venant du pays de Chanaan en Égypte, s'était arrêté à *Zin*, qui, dans la langue égyptienne, voulait dire *Boue*, même signification du mot *Peluse* en grec, et du mot *Tineh* en arabe, parce que le terrain autour duquel est bâtie Péluse, étant très-bas, était couvert des limons du Nil. De là le prince aurait traversé une deuxième station, le *Magdol* ou *Migdol* de la Bible, plus tard le *Magdolum* des Romains, dont on reconnaît encore parfaitement les ruines entre Péluse et Kantara. Il se serait ensuite rendu dans une ville dont nous avons dernièrement trouvé l'emplacement non

¹ Conférence de de Lesseps telle qu'elle est citée par SORIN Elie (1870) : **SUEZ - Histoire de la Jonction des Deux Mers**, pp. 106-113.

² de LESSEPS : "Conférence sur les travaux du Canal de Suez et le sort des ouvriers en Égypte" publiée dans I.S. no. 144 / 15-6-1862, pp. 193-199.

loin de Kantara, et enfin il se serait arrêté à Héroopolis, l'ancienne Ramsès, au centre de la vallée de Gessen.¹

Quant au lac Timsah, il dit :

De tous ces détails, le plus curieux sans doute est celui par lequel l'inscription nous apprend que dans ces parages se trouvait un canal se dirigeant de l'ouest à l'est, c'est-à-dire complètement sur la ligne que suit actuellement notre canal d'eau douce dérivé du Nil, dont je vous parlerai tout à l'heure. Ce canal, nous dit l'inscription, était rempli de crocodiles. Or, le bassin qui termine la vallée et auquel aboutissent nécessairement le canal, est et ne pouvait être que le lac portant de nos jours le nom arabe de Timsah ; et Timsah, en arabe, signifie crocodile. Tous ces rapprochements nous font apprécier combien la tradition ancienne se perpétue dans ces régions.²

Sérapeum

Nous trouvons ce nom d'abord dans le rapport de Le Père publié en 1815 :

Près de la station no. 157, on trouve un terre couvert de fragments de grès, de granit et autres pierres. On y reconnaît très-bien les restes d'un édifice de forme circulaire : le diamètre de ce monticule peut avoir de 140 à 150 toises. Nous pensons que ces ruines appartiennent à un temple de Sérapis, que quelques auteurs placent dans ces lieux, et que nous avons désignés sous le nom de Sérapeum.³

Plus tard, en 1856, le journal de la Compagnie publie un article sur la géographie de l'isthme de Suez où nous trouvons une description suivante :

Le Sérapeum est situé entre les lacs Amers et le lac Timsah. Il doit son nom aux ruines d'un monument qu'on dit avoir été consacré à Sérapis. Ce monument s'élève sur un plateau dont la plus grande hauteur est de 14 à 15 mètres. Mais en contournant légèrement le plateau à l'est, vers sa déclivité, le maximum de la hauteur n'est plus que de 9 à 10 mètres.⁴

Cheikh Ennedeh et Baal Typhon

Cheikh Ennedeh (écrit aussi souvent : *Cheikh Hanneda*, *Cheik Ennedek* ou *Cheykh Hénady*) est un lieu élevé situé entre le lac Timsah et les lacs Amers où se trouvait, à l'époque du percement, un tombeau d'un saint de ce nom. Le nom avait été reconnu depuis l'Expédition de Bonaparte, 1789-1801, tel qu'il est

¹ *ibid.*

² *ibid.*

³ LE PÈRE J.-M. (1815) : *Mémoire sur la Communication de la Mer des Indes à la Méditerranée par la mer Rouge et l'isthme de Soueys*, p. 147.

⁴ V.A. MALTE-BRUN : "Géographie-historique du lac Timsah" publié dans I.S. no. 1 / 25-6-1856.

mentionné dans le rapport de Le Père¹. Plusieurs hypothèses concernant l'origine du tombeau ont été posées par différentes personnes, mais aucune n'a été vérifiée sérieusement, probablement par manque d'intérêt. Citons, par exemple, celle de de Lesseps :

Enfin, nous atteignîmes la hauteur du Cheik Ennedeh qui se montrait à la point du plateau où nous avons formé notre campement de Toussoum. Ce petit monument, dédié à la mémoire d'un chef de tribu indienne, et qui probablement a remplacé le sanctuaire de Baal Typhon de la Bible marquant la limite des terres cultivées, domine le vaste étendue du désert, entre l'Afrique et l'Asie. Nous l'avons fait complètement restaurer, et les indigènes qui viennent au mois de juillet y faire un pèlerinage accompagné de fêtes, nous en ont témoigné une vive reconnaissance.²

Plus tard, en 1901-1902, nous en trouvons une autre description plus complète :

A Toussoum, où, comme on l'a vu, fut installé le premier campement, se trouve le tombeau du cheik Ennedek. Ce cheik fut un santou vénéré à qui les bédouins ont élevé un tombeau en ce lieu. Le monument est un dé percé d'une porte et surmonté d'une coupole en briques. Le tout est d'un blanc de chaux. On y vient chaque année en pèlerinage. Aussi, près du tombeau, ce ne sont que débris et lambeau d'étoffes. Au mur, près d'une niche, est le cadre d'un tableau où quelques versets du Coran ont dû être inscrits par une main pieuse. D'ailleurs, le "turbé" du cheik Ennedek est au centre d'un cimetière et, de tous les points de l'Isthme, les "nomades" viennent confier leurs morts à cette terre consacrée.

D'après ce qui se raconte sous les tentes, le cheik Ennedek aurait été un musulman "riche en troupeaux et en jardins" qui, revenant de la Mecque et renonçant à ses richesses, se serait volontairement exilé sur le plateau de Toussoum "pour y mourir en Dieu". A ceux qui venaient le consulter, il ne demandait en paiement qu'une pierre, et c'est avec ce "prix de sa sagesse" qu'il aurait commencé de ses mains le tombeau que les bédouins ont achevé³.

Gebel Mariam

Gebel Mariam (écrit aussi *Djebel Maryam*) est une colline au sud-ouest du lac Timsah. Le nom de Mariam (Marie en français) nous rappelle à la Sainte Vierge, la mère de Jésus. Nous avons pensé donc que cette colline a été l'un des lieux d'arrêt de la Sainte Famille lors de leur fuite en Egypte. En effet, malgré les différentes hypothèses, les explorateurs de l'isthme de Suez étaient d'accord que le nom de la colline ne vient pas de cette Marie, mais une autre Marie plus ancienne. Certain en a cru trouver dans le Djebel Mariam l'ancien campement de Hatseroth, parce qu'en cet endroit s'arrêtèrent Aaron et Marie la prophétesse —

¹ LE PERE : *Mémoire*, op. cit., p. 147.

² de LESSEPS : *Lettres...* 1859-1860, pp. 376-377.

³ ROUX J.-C. (1901-1902) : *L'Isthme et le Canal de Suez*. Tome 2, p. 190.

Marie la prophétesse, sœur d'Aaron, fut atteinte de la lèpre à Hatseroth pour avoir médité de Moïse, et l'Éternel la fit tenir hors du campement pendant sept jours. Un autre en a pensé, à partir des débris archéologiques qu'il y avait trouvés, que c'était Baal-Tsephon de la Bible. « *Baal-Tsephon dut être en 1410 avant Jésus-Christ une ville considérable ; c'est en cet endroit que Moïse divisa les Israélites en douze castes, en raison des douze lignes du zodiaque, et il ne voulut que jamais aucune de ces castes ou tribus dominât sur les autres, parce qu'il avait vu en Égypte de trop déplorables effets de cette inégalité.* » Mais il n'a pas cependant pu répondre à la question du nom de Mariam.¹

Quant à de Lesseps, il préfère la première version. Il dit dans une conférence de 1862 :

Arrivé à Timsah, dit-il dans sa conférence sur les travaux du Canal de Suez, nous traversons ce bassin qui deviendra le port intérieur de l'isthme, et nous suivons le tracé entre deux collines, dont l'une s'appelle Sheik-Ennedec, et l'autre Gibel-Mariam. Encore ici nous retrouvons la tradition biblique. Les Arabes prétendent que c'est sur cette montagne que Marie la Prophétesse, sœur de Moïse, mécontente de son frère et de l'influence qu'il laissait à ses femmes, venait implorer Dieu et lui demander son assistance.²

C'est là que nous verrons plus tard, à la fin des années 1920, la Compagnie ériger un monument dédié aux soldats inconnus morts pour la défense du Canal pendant la Grande-Guerre (1914-1918).

¹ GUITER André : "Notice sur Djebel Mariam" dans I.S. no. 137 / 1-3-1862.

² de LESSEPS : "Conférence sur les travaux du Canal de Suez et le sort des ouvriers en Égypte" publiée dans I.S. no. 144 / 15-6-1862, pp. 193-199.

3). Travaux de l'isthme de Suez

a). Étapes des travaux

Sans remonter jusqu'à l'idée millénaire du percement de l'isthme de Suez, l'Histoire de réalisation du Canal de Suez est divisée en deux phases : Travaux préliminaires (1854-1859) et Travaux de percement / canalisation (1859-1869).

Travaux préliminaires (1854-1859)

Sans inclure les travaux d'exploration et de conception de l'ingénieur (des Ponts-et-Chaussées) Jacques-Marie Le Père à l'époque de l'expédition d'Égypte et ceux de l'ingénieur (autodidacte) Linant de Bellefonds employé en Égypte depuis l'époque de Méhémet-Ali, la réalisation du projet du canal dirigée par l'ancien diplomate Ferdinand de Lesseps consiste en cinq activités :

Études du terrain

Ayant soumis le Mémoire du camp de Maréa (15 novembre 1854) basé notamment sur le mémoire de Linant de Bellefonds et reçu l'accord de Mohammed-Saïd, Ferdinand de Lesseps et son équipe technique étudia la constitution physique de l'isthme de Suez, du 23 décembre 1854 au 9 janvier 1855.

Création de l'avant projet

Pendant que Ferdinand de Lesseps amplifiait ses mesures politiques pour obtenir les soutiens des grandes puissances, notamment de la Porte et de l'Angleterre, les ingénieurs du vice-roi, Linant-Bey et Mougel-Bey, furent chargés de dresser l'avant-projet à présenter dans quelques mois devant une commission internationale d'ingénieurs qui sera formée. Fait au Caire et signé conjointement par Linant-Bey et Mougel-Bey, l'Avant-projet du percement de l'isthme par un canal maritime entre Péluse et Suez est prêt le 20 mars 1855.

Examen de l'avant projet

C'est pour justifier les aspects techniques du projet de liaison des deux mers que de Lesseps, au nom du vice-roi, forma la Commission Internationale. Présidé par lui, la première réunion de la Commission Internationale se tint à Paris le 30 octobre 1855. S'entendant avec Linant et Mougel, la Commission Internationale prit des résolutions dont, entre autres, la Commission Internationale se rendra en Egypte pour y étudier, sur les lieux, le problème de la jonction des deux mers. Les études du terrain par la Commission Internationale se déroulaient du 21 au 31 décembre 1855. La conclusion de la Commission confirma l'avant-projet de Linant et Mougel. La Commission promit, ensuite, de développer un mémoire détaillé à soumettre au vice-roi dans quelques mois.

Ratification du plan définitif

Pour développer la conclusion de l'examen de l'avant-projet décrite ci-dessus, la Commission Internationale se réunit à Paris du 23 au 25 juin 1856. Douze résolutions furent arrêtées dont « *le profil de l'avant-projet des ingénieurs de Son Altesse le vice-roi est maintenu* » (Résolution no. 6)¹. Réunion terminée, les membres partagèrent le travail de rédaction dont le résultat final, Rapport et Projet de la Commission Internationale, fut publié en décembre 1856 et reçu une approbation unanime du monde savant et commercial d'Europe.

Préparation des travaux

A part des problèmes politiques, notamment l'opposition britannique, la préparation des travaux tournait autour des problèmes de finance, d'organisation de travail, de programmes d'exécutions, de matériaux de construction et de main-d'œuvre. La Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez est fondée par F. de Lesseps à Paris le 15 décembre 1858. Un Conseil Supérieur des Travaux, successeur de la Commission Internationale, examina les mesures à prendre pour commencer les travaux dans le plus bref délai². Dans ce cadre également s'organise le troisième voyage d'études de de Lesseps, cette fois-ci au nom du Conseil d'Administration et de la Commission de la Compagnie déléguée en Egypte, et ses collaborateurs dans l'isthme de Suez. Avec Mougel, Hardon et

¹ LESSEPS : *Lettres*, op. cit., pp. 400-401.

² I.S. no. 60 le 10 décembre 1858 ; LESSEPS : *Lettres*, op. cit., pp. 399-402.

quelques administrateurs de la Compagnie, de Lesseps parcourut l'isthme de Suez du 21 mars au 25 avril 1859. C'est à ce dernier jour que F. de Lesseps inaugura les travaux de l'isthme à Port-Saïd.

Travaux de percement / canalisation (1859-1869)

Ils s'étalent sur quatre périodes dont les caractéristiques sont bien résumées par Olivier Ritt dans son ouvrage, Histoire de l'Isthme de Suez (1869)¹.

Première période (1859-1862)

Pendant cette période, tous les efforts ont été consacrés à triompher d'obstacles provenant à la fois de ce que l'on opérera au désert et de ce que l'œuvre a rencontré dans les débuts des circonstances défavorables en dehors de toutes prévisions admissibles. Cette période, dont le caractère spécial est celui d'une lutte continuelle, a duré jusqu'au moment où les installations terminées, les premières voies de communications établies et l'organisation bien arrêtée ont permis de marcher en avant dans des conditions plus normales.

Seconde période (1863-1865)

La limite finale de cette période nous a paru naturellement fixé par un grand résultat, l'inauguration du transit entre les deux mers, moitié par le canal maritime et moitié par un canal dérivé du Nil, résultat dont l'importance morale a marqué une situation nouvelle.

Troisième période (1865-1867)

Cette période se termine au moment où tout le matériel est rendu sur place et où, d'un bout à l'autre de la ligne, il ne reste plus un seul point à attaquer. Pendant ces deux années, les dernières améliorations sont apportées, l'organisation de l'ensemble des chantiers se complète, l'œuvre fait d'immenses progrès ; et l'on peut désormais fixer, pour ainsi dire, mathématiquement la date du succès définitif.

Quatrième période (1868-1869)

Enfin, cette dernière période est celle des efforts développés dans leur plus grande intensité, avec toutes les conditions du triomphe et avec la vigueur

¹ Cité de Olivier RITT (1869) : **Histoire de l'Isthme de Suez.**

haletante de la fin d'un assaut. Elle se termine la veille de l'inauguration du canal des deux mers.

b). Avant projet

Daté du Caire le 20 mars 1855 et signé conjointement par Linant-Bey et Mougel-Bey, l'Avant-projet du percement de l'isthme par un canal maritime entre Péluse et Suez montre, non seulement les aspects techniques, mais aussi historiques et politico-économiques de la liaison des deux mers. Il évoque, par exemple, la théorie de la formation géologique de l'isthme, l'Histoire de la liaison des deux mers de l'époque pharaonique à l'ère islamique, la découverte du cap de Bonne-Espérance et ses effets dans le commerce Orient-Occident par la Méditerranée et la mer Rouge, les avantages du percement de l'isthme de Suez pour l'Égypte et le monde entier, etc.

Le tracé du canal maritime suivait presque en ligne droite une vallée qui paraissait avoir été occupée avant les âges historiques par les eaux de la mer, et dont certaines parties s'étaient élevées successivement au-dessus du niveau des eaux par l'apport des inondations du Nil, et probablement aussi par des soulèvements partiels.

Les dépressions formant le lit primitif de la vallée subsistaient dans la plus grande partie de son parcours ; elles étaient surtout remarquables sur trois points : le premier, du côté de Suez, était un bassin desséché de 12 kilomètres de long sur 8 de large, appelé les lacs Amers, dont le fond était de 8 à 13 mètres au-dessous du niveau de la mer. Le second était le lac Timsah, vaste bassin circulaire de 2 lieues environ de diamètre, admirablement situé pour établir un port intérieur au point de jonction du canal dérivé du Nil avec le canal maritime. Le troisième était le bassin des lacs Ballah et Menzaleh, qui bordait la Méditerranée sur toute l'étendue de la baie de Dibeh, où le canal allait déboucher.

Dans le reste de son parcours, la vallée était à peu près au niveau de la mer ; elle était seulement coupée transversalement par trois plateaux ou seuils qui la partageaient en quatre parties. Le premier de ces plateaux, appelé seuil d'El-Guisr, dont la plus grande hauteur était 19,10 mètres au-dessus du niveau de la mer, séparait le lac Timsah des lagunes desséchées de l'ancien lac Ballah et du lac Menzaleh. Le second, le seuil de Sérapéum, 10,51 mètres de hauteur au sommet, se situe entre le lac Timsah et le bassin des lacs Amers. Le troisième, le seuil de

Chalouf, 8,36 mètres au plus haut, se trouve entre le bassin des lacs Amers et le golfe de Suez.

Citons le passage sur le tracé :

La ligne part de la rade de Suez, se dirige à l'est de la ville, en faisant une courbe pour aller regagner l'ancien tracé qu'elle laisse à l'ouest, et suit le *thalweg* de la vallée jusqu'à ce qu'elle joigne les lacs Amers, qui formaient autrefois le fond du golfe de la mer Rouge. Elle traverse ces lacs dans toute leur longueur, en suivant leurs sinuosités, de manière à éviter les mouvements de terrain. En quittant les lacs, la ligne traverse le seuil du Sérapeum dans son point le plus bas, et vient se jeter dans le lac Timsah, en laissant à l'est la hauteur du Cheik-Ennedec.

Ce dernier lac doit servir à former un port intérieur qui permettra de ravitailler et de réparer les navires, en même temps qu'il sera le point de jonction entre le canal maritime et le canal de communication avec le Nil.

La ligne, en traversant ce lac, est composée de plusieurs parties courbes, afin d'éviter les grandes dunes qui se trouvent dans cette zone et qui en ont envahi une partie.

Au sortir du lac, la ligne va trouver le seuil d'El-Guisr dans son point le plus bas, et se dirige ensuite vers le lac Menzaleh, qu'elle traverse directement le long de la rive orientale jusqu'à Péluse, et elle se prolonge en mer jusqu'à ce qu'elle rencontre une profondeur de 7m,50¹.

Pour réaliser ces idées, l'avant-projet inclut la répartition du travail. La première année sera consacrée à amener l'eau douce dans l'isthme, afin de pouvoir alimenter les ouvriers et effectuer le transport des vivres et des matériaux, suivi de la construction des ateliers des dragues, des remorqueurs, etc. En deuxième année, huit dragues seront montées dans le port de Suez, ainsi « *on jettera de l'eau dans le bassin du lac Timsah pour y faire travailler toutes les autres dragues disponibles ; 30.000 ouvriers feront tous les déblais du canal dans l'étendue des lacs Amers et sur le reste du canal ... Toutes les forces seront portées cette année à ouvrir la communication entre Suez et le lac Timsah, et par conséquent entre Suez et le Nil* ». En troisième année, « *on ouvrira la communication du lac Timsah avec la Méditerranée* ». En quatrième année, on continuera le travail précédent jusqu'au port de Péluse, accompagné des activités de semis et de culture. En effectuant les mêmes opérations, le travail terminera en sixième année. La dépense totale sera de 162.550.000 francs.

¹ LINANT et MOUGEL : *Avant-projet...* dans LESSEPS : *Percement*, op. cit., pp. 109-110.

c). Organisation des travaux

Avant l'ouverture des travaux, la réalisation du projet du Canal, depuis les études du terrain jusqu'à la préparation des travaux décrits dans un chapitre précédent, était confiée aux différentes équipes suivant les besoins et les dispositions des experts. Avec la fondation de la Compagnie, la structure d'organisation des travaux est devenue plus systématique et plus stable, réglée par le mécanisme administratif de la Compagnie. Au-dessus de tout il y a la Compagnie qui comprend, à l'époque de sa constitution, un Protecteur (le prince Jérôme Napoléon), des Présidents honoraires (trois personnes), un Conseil d'Administration (un Président, trois Vice-présidents, trente Membres et un Secrétaire général), un Comité de Direction (un Président, un Vice-président, deux membres et un Secrétaire général), un Conseil technique et un Conseil judiciaire.

C'est au Conseil d'Administration que résident les pouvoirs les plus étendus pour l'administration des affaires de la Société. Il arrête les propositions à soumettre à l'Assemblée générale des Actionnaires. Il choisit dans son sein le Comité de Direction spécialement chargé de la direction et de la gestion des affaires de la Compagnie. Il statue sur les propositions du Comité de Direction concernant les objets, entre autres : nomination et révocation des fonctionnaires et agents supérieurs de la Compagnie ; placements temporaires des fonds disponibles ; études de projets, plans et devis pour l'exécution des travaux ; budgets annuels, etc.

Par ailleurs, le Comité de Direction, au-dessous du Conseil d'Administration, est investi de tous pouvoirs pour la gestion des affaires de la Société. Il représente la Société et agit en son nom, par un ou plusieurs de ses membres, dans tous les cas où une disposition expresse n'exige pas l'intervention de l'Assemblée générale des Actionnaires ou du Conseil d'Administration, notamment en ce qui concerne les objets, entre autres : nomination et révocation des employés, fixation de leurs fonctions et de leur solde ; travail des bureaux ; règlement et ordres de service, etc.¹.

C'est au sein du Comité de Direction que la structure d'organisation de service de la Compagnie s'est petit à petit formée par plusieurs décisions. Au 8 mars 1859, elle se compose de deux parties : Administration centrale à Paris et Service

¹ VOISIN-BEY : *ibid.*, Tome I.

d'Égypte. Ce dernier se divise en deux : Agence supérieur à Alexandrie (comprenant l'Administrateur délégué, Agent supérieur de la Compagnie ; l'Agent aux missions spéciales ; le Service central ; le Secrétariat ; la Comptabilité ; les Relations avec les autorités égyptiennes ; les Agences au Caire, à Suez et à Damiette) et Service des Travaux (comprenant l'Ingénieur en chef, Directeur général des travaux ; le Service central à Alexandrie ; la Section de Port-Saïd ; le Canal de communication et d'irrigation ; le Service hydrographique)¹.

Suite à ces décisions, de Lesseps rédigea un Règlement provisoire pour l'organisation et l'administration des services de la Compagnie en Égypte, daté d'Alexandrie le 16 mai 1859, qui se compose de plusieurs articles. Nous nous intéressons seulement à ceux qui concernent directement notre étude, la Direction générale des travaux. La plus haute fonction de la Direction est aux mains d'un Ingénieur en chef, Directeur général des travaux, nommé par le Conseil d'Administration sur la proposition du Comité de Direction. « *Il dirige, suivant les plans adoptés, en se renfermant dans les limites des crédits accordés, tous les travaux concernant la concession dont l'exécution est décidée par le Conseil d'Administration et le Comité de Direction. Il est chargé de faire toutes études et de dresser tous devis relatifs à la construction des canaux et ports et à la mise en valeur des terrains concédés. Il prépare les marchés et traités concernant, soit l'exécution des travaux, soit l'achat et la commande des machines, des matériaux et engins nécessaires à la construction ; il en surveille l'application et propose, quand il y a lieu, les modifications qu'il est utile d'apporter aux plans adoptés* ». Pour cette fonction, il « *a autorité sur tous les ingénieurs et employés à la construction. Il représente l'administration dans ses rapports avec les entrepreneurs et contrôle directement leurs opérations, en surveillant et assurant, au besoin, la fidèle exécution des contrats. Il dirige les opérations concernant le mouvement des ports et de la navigation, la police des chantiers et le service des subsistances, des approvisionnements, des hôpitaux et des ambulances. Il pourvoit, en se concertant avec l'Administrateur délégué, Agent supérieur, à toutes les mesures propres à intéresser la conservation, l'ordre intérieur et l'amélioration des établissements de la Compagnie* »².

¹ VOISIN-BEY : *ibid.*, Tome VI, pp. 33-35.

² LESSEPS : *Lettres*, *ibid.*

Au cours de la réalisation du Canal, cette règle générale s'est traduite sur le terrain en plusieurs institutions et fonctionnaires changeant selon les besoins des périodes. Dans la période de 1859 à 1860, par exemple, la fonction de l'Ingénieur en chef, Directeur général des travaux (à Paris, non pas en Egypte) était occupée par Mougel-Bey (il l'était jusqu'au moment du déplacement du siège de Paris en Egypte en 1861). Plusieurs ingénieurs, sous-ingénieurs, dessinateurs, conducteurs, etc. occupaient des postes dans les différents services de la Direction générale : Direction et contrôle des travaux à Paris, Direction et contrôle des travaux en Egypte, Section de Port-Saïd, Section du Canal d'Eau douce, et Section de Suez. En 1861 les Direction et contrôle des travaux en Egypte se sont agrandis, le nombre de leurs services ont augmenté : Secrétariat, Comptabilité générale, Ingénieurs en chef des travaux, Services divers des travaux (conducteurs, chef des études, etc.), Agents de l'entreprise Hardon, Service du recrutement, Bureaux détachés (postes et télégraphes, commissaire municipal, etc.), Intendance générale (organisation d'approvisionnements), Service des magasins et transports, Service matériel, et Service de Paris. Dans la même année, le 27 juin précisément, le siège de la Direction générale des travaux a été déplacé de Paris en Egypte, à Alexandrie d'abord, puis à Damiette et enfin à Ismaïlia. Mougel-Bey, pour la raison d'impossibilité de rester en Egypte, a démissionné le 21 octobre 1861. L'Ingénieur en chef des travaux, Voisin, nommé depuis novembre 1860, était chargé provisoirement de le remplacer. Il a été nommé définitivement comme Directeur général des travaux le 15 avril 1862, fonction qu'il occupait jusqu'à l'achèvement du projet en 1869.

Nous avons parlé longuement du Service des Travaux qui est l'une des deux composantes du Service d'Egypte mentionnées plus haut. Une autre composante est l'Agence supérieure à Alexandrie dont les contributions aux travaux et au développement de la région de l'isthme étaient considérables. C'est au sein de l'Agence supérieure qu'ont été créés le Service de Santé (janvier 1859 avec le Docteur Aubert-Roche comme médecin en chef), le Service des Cultes (décembre 1859) et le Service agricole (août 1861 à la suite de l'achat du domaine de l'Ouady par la Compagnie en mars 1861, avec M. Guichard comme régisseur comptable du domaine mentionné). Plus tard, en avril 1862 les deux premiers services ont été rattachés à la Direction générale des travaux.

Un autre changement important, dans le domaine des travaux, s'est passé également à la même époque au niveau d'Administration centrale à Paris. Le Conseil supérieur des Travaux, dont la dernière réunion a eu lieu le 16 mai 1860, a été reconstitué le 29 août 1861 sous le titre de Commission Consultative des Travaux. Elle a subsisté et régulièrement fonctionné pendant toute la durée des travaux de construction du Canal. Elle n'a cessé de fonctionner qu'au 1er septembre 1870. Plus tard, une nouvelle Commission consultative internationale des travaux, qui se réunit une fois par an, a été instituée, en novembre 1887. Elle fonctionnera jusqu'à la nationalisation de la Compagnie par l'Égypte en 1956.

d). Marche des travaux (1859-1862)

Les travaux de la Compagnie consistaient, comme nous les savons, en trois parties : canal maritime, canal d'eau douce et mise en valeur des terrains concédés.

Avant pouvoir exécuter ces travaux, cependant, la Compagnie devait résoudre les problèmes d'approvisionnements et de transports pour ravitaillement des chantiers en personnel, matériels, matériaux, outils et objets de consommations de toute nature tels qu'ils étaient sollicités par les travaux. Or, ces matières ne se trouvaient pas tous sur place, mais la plus grande partie devaient être importés, non seulement des différentes régions d'Égypte, mais aussi d'Europe, de la France en particulier. Les principaux matériaux destinés aux ouvrages en maçonnerie tels que la chaux grasse, le plâtre, les moellons, la pierre de taille etc. se trouvent dans la ligne des travaux. Cependant, dans les grands centres du Caire, d'Alexandrie, de Zagazig et de Damiette, on pouvait se procurer des outils spéciaux comme couffes et fasses, des denrées alimentaires en usage parmi les ouvriers indigènes, ainsi que de la farine et de la viande pour la nourriture de la population européenne. Par ailleurs, tous les matériaux de construction autres que ceux ci-dessus mentionnés, tels que les bois, les métaux, la chaux hydraulique et le ciment ; puis tous les outils et le gros matériel nécessaires à l'exécution de grands travaux ; et enfin la majeure partie des denrées alimentaires et tous les objets nécessaires à la vie, tous devaient venir d'Europe.

Tous ces matériaux devaient être livrés aux trois chantiers principaux de l'isthme : Port-Saïd au nord, Toussoum au centre et Suez au sud. Ils étaient distribués ensuite vers les différents campements le long de la ligne des travaux.

Cependant, nous avons vu plus haut que les matières nécessaires aux travaux venaient de deux sources : d'Égypte et d'Europe. Ceux d'Égypte étaient pris d'Alexandrie, du Caire, de Damiette et de Zagazig. Ceux d'Europe devaient être débarqués d'abord sur les ports existant en Égypte : Alexandrie et Port-Saïd. Il fallait donc, pour la Compagnie, créer des centres et des réseaux d'approvisionnements et de communications à l'intérieur d'Égypte et entre l'Égypte et l'Europe.

Ainsi, la Compagnie avait deux catégories de travaux : celle des installations préparatoires — les maisons d'habitation, les magasins, les ambulances, les machines distillatoires, etc. — dont la plupart deviendront établissements fixes, embryons des villes du Canal ; et celle de canalisation proprement dite.

Plusieurs facteurs déterminaient le choix des lieux des installations préparatoires, savoir : point stratégique des approvisionnements (Port-Saïd, Toussoum, Suez) ; point intermédiaire des communications (Zaïzeh, Ras-El-Ech) ; lieu de fabrication des matériaux de construction (Kantara, El-Ferdane) ; source d'eau (El-Ferdane, Bir-Abou-Ballah, Sérapéum, Gebel-Geneffé) ; source de matériaux de construction (Toussoum, Gebel-Geneffé) ; et haut-lieu à creuser (El-Guisr, Sérapéum, Chalouf). M. de Lesseps décrit l'image de ces différentes installations dans la première Assemblée générale des Actionnaires, le 15 mai 1860 :

Port-Saïd est le plus important de ces établissements ; ses chantiers, situés sur le cordon littoral qui sépare la Méditerranée du lac Menzaleh, sont appelés à prendre de rapides développements.

C'est le point où se concentreront naturellement tous les approvisionnements venant d'Europe.

L'apponement du port provisoire, commencé il y a un an, s'avance déjà à 300 mètres en mer par des fonds de 3 mètres 50 centimètres. Il est établi sur l'emplacement de la jetée ouest du port définitif.

Cet apponement, indispensable pour le débarquement des machines et des matériaux, a rendu déjà des services considérables. Il sera continué dans la mesure des besoins, jusqu'à ce que les enrochements de la jetée définitive puissent être économiquement exécutés. — Il est complété par un phare de quatrième ordre, élevé sur une tour en charpentes de 20 mètres de hauteur, et visible à 25 milles en mer.

Des ateliers pour le montage et la réparation des machines et outils, et une scierie mécanique se construisent à peu de distance de l'apponement, au bord d'un bassin creusé à 100 mètres de la plage, qui les met en communication facile avec la mer, pour les transports venant d'Europe et d'Alexandrie, avec le lac Menzaleh, pour les rapports avec Damiette et les chantiers de l'isthme.

Une boulangerie, des machines distillatoires pour l'approvisionnement de l'eau douce ; des baraquements pour les ouvriers, et vingt maisons en bois pour les ingénieurs et les employés, complètent ces établissements.

...

À Zaheireh, îlot situé vers le milieu du lac Menzaleh, un campement a été établi pour la facilité des communications par eau entre Port-Saïd et les chantiers de Kantara El-Krasné, de l'autre côté du lac, à l'endroit où le canal coupe la route de Syrie.

On y a organisé une briqueterie dont les produits, de bonne qualité, seront d'une grande utilité pour les constructions des autres chantiers. Celui de Kantara El-Krasné se compose de dix maisons en bois, en briques ou en pisé, d'un puits et d'un four à chaux.

A 18 kilomètres de Kantara El-Krasné, toujours près du tracé du canal, en s'avancant au sud, se trouve le campement d'El-Ferdane, à la naissance du seuil d'El-Guishr, qui sépare, comme nous vous l'avons dit, les lagunes du lac Ballah du bassin de Timsah.

A El-Ferdane s'élèvent quatre maisons, dont deux en maçonnerie et deux en bois.

Un four à chaux provisoire est en construction et donnera d'utiles produits.

Un puits a été creusé à 5 mètres de profondeur.

Un autre campement est établi à Bir-Abou-Ballah, au bord occidental du lac Timsah, à proximité du tracé du canal de jonction au Nil.

Bir-Abou-Ballah est un ancien puits dont l'origine remonte aux temps bibliques. C'est le lieu où les commerçants égyptiens et syriens se donnaient rendez-vous pour l'échange de leurs marchandises, et où l'on croit que Joseph vint à la rencontre de son père Jacob.

Ce puits va être rétabli et amélioré. Sa position est importante. Nous y avons fait des essais de culture qui ont bien réussi.

A 8 kilomètres de Bir-Abou-Ballah, au sud du bassin du lac Timsah, sur un plateau élevé, au pied duquel passe le tracé du canal maritime en débouchant dans le lac, sont situés le campement et les chantiers de Toussoum.

Les environs de Toussoum abondent en matériaux, pierres, chaux, plâtre, combustible, etc. Des conditions aussi favorables ont fait choisir, au commencement des travaux, cette position comme centre de communication et d'approvisionnement pour tous les chantiers situés entre Timsah, Port-Saïd, le Caire et Suez.

Toussoum se compose de trente-trois constructions en pisé faites dans les meilleures conditions pour hôpital, ateliers, magasins, logements, boulangerie, étables, forges, fours, puits, etc.

Une partie du personnel de Toussoum exécute les nivellements nécessaires à l'établissement immédiat d'une conduite d'eau douce dérivée des canaux du Nil qui assurera l'approvisionnement des chantiers de l'isthme.

Au sud de Toussoum, un campement composé de deux maisons est placé au milieu du seuil du Sérapéum pour le creusement d'un puits de 9 mètres 50 centimètres de profondeur.

Entre Sérapéum et Suez, à quelques kilomètres à l'ouest du bassin des lacs Amers, un campement a été établi pour préparer l'exploitation des magnifiques carrières de Gebel-Geneffé, qui se développent à pic au-dessus du campement, sur une hauteur de 150 mètres.

Ce sont des bancs de pierres calcaires de cinq ou six natures, toutes également précieuses suivant leur qualité, soit pour la construction en maçonnerie, soit pour les enrochements des jetées et les murs de quai.

Ces carrières seront facilement exploitées par la rigole latérale qui doit longer à l'ouest du bassin des lacs Amers.

Un puits profond, où l'on espère trouver de l'eau potable, se creuse à Gebel-Geneffé.

Trois maisons y ont été bâties.

A Suez, aucun chantier n'est encore établi ; une maison a été seulement construite, et un poste de garde placé au pied des montagnes de l'Attaka pour l'occupation des carrières dont la Compagnie a pris possession, et où plusieurs centaines de mille mètres cubes de blocs naturels, approvisionnés sur le bord de la mer, nous fourniront les matériaux nécessaires aux travaux d'encrochement du port de Suez¹.

Quant aux travaux de canalisation, le principe adopté par la Compagnie était simple : relier les bassins de l'isthme — lacs Amers, lac Timsah et lacs Ballah — par des segments de canal et les remplir d'eau de mer. C'est cela, en fait, le futur Canal de Suez.

Pour les commencer, la Compagnie, conforme au premier programme d'exécution adopté à l'occasion de l'ouverture des travaux, creusait une "rigole de service" : un petit canal de 8 à 12 mètres de large, de Port-Saïd vers le sud, qui devra porter une double fonction. D'une part, elle facilitera le transport et l'approvisionnement des charbons, pierres, matériaux et appareils divers sur toute l'étendue de la ligne du futur canal maritime, charges portées jusqu'ici à dos de chameau dont la capacité n'était plus suffisante. D'autre part, elle constituera un embryon du futur canal, c'est-à-dire sera élargie et approfondie jusqu'à ce qu'elle atteigne la dimension du vrai canal maritime conforme au plan définitif.

Or, comme il a été indiqué plus haut, trois plateaux barraient le tracé du canal projeté, celui d'El-Guisr entre Port-Saïd et le lac Timsah et ceux du Sérapéum et de Chalouf entre le lac Timsah et Suez. Comme les travaux se sont dirigés, au début, de Port-Saïd vers le sud, le premier obstacle à franchir était le seuil d'El-Guisr. Mais, ces travaux n'auraient pu être entrepris, aussi bien par des machines qu'à l'aide de masse de travailleurs, si les moyens des approvisionnements — en eau douce, en nourritures, en matériaux de construction, en grands outils, etc. — n'étaient pas, avant tout, encore assurés. Face à ce défi, la Compagnie a dirigé les travaux à approcher le plateau de deux côtés : de la mer, par une rigole maritime, ce qui facilitera les livraisons de tous les matériaux et appareils importés d'Europe; du Delta, par le canal d'eau douce, ce qui assurera les approvisionnements en eau potable, en vivres, en matériaux, etc. amenés de l'intérieur d'Égypte. Ainsi, au cours des années 1859 à 1862, les travaux de

¹ I.S. no. 94, 15-18 mai 1860, pp. 161-162.

canalisation se sont concentrés, en fait, principalement autour de la colline d'El-Guisr, afin de communiquer la Méditerranée avec le centre de l'isthme, ce qui a exigé, avant qu'on pût la percer, l'achèvement de la rigole maritime, d'un côté, et du canal d'eau douce, de l'autre, depuis leur source jusqu'aux pieds du seuil, à El-Ferdane au pied nord, et au bord septentrional du lac Timsah au pied sud.

Le percement d'El-Guisr constituait, dans l'Histoire des travaux du canal de Suez, une partie la plus remarquable, car c'en était la plus difficile de point de vue technique dont le résultat a assuré les gens de la Compagnie de la certitude du succès de projet. Parlons en un petit peu comment ils se sont déroulés.

Pour attaquer cette montagne du rocher, dont la hauteur est ci-dessus signalé, les 14.200 mètres du tracé du canal qui la traversera ont été divisés en six chantiers, d'El-Ferdane (Chantier I) jusqu'au lac Timsah (Chantier VI). Les chantiers étaient organisés de manière à pouvoir employer 5 à 6 mille ouvriers. Le Vice-Roi avait promis au Président de la Compagnie l'envoi régulier, à partir de janvier 1862, de contingents de 20.000 hommes pour creuser le seuil jusqu'à son complet achèvement, mais par suite de manquants à l'arrivée et de désertions pendant le travail, par suite aussi de l'emploi d'une partie des contingents à des travaux divers urgents, le nombre effectif des ouvriers employés mensuellement au seuil n'a été, en moyenne que de 17.678 hommes. La capacité moyenne d'un ouvrier était de creuser 1 mètre cube de déblai. Avec un salaire moyen de 0,44 francs le mètre cube, tous les contingents travaillaient avec ardeur. Il est à noter que pendant le mois de Ramadan même les travaux continuaient. Le Vice-Roi, fidèle à son promis, a donné l'ordre pour faire travailler les contingents, en laissant les ouvriers le choix d'accomplir leur tâche le jour ou la nuit, ce qui a fait la Compagnie, en conséquence, commander au Caire 1.000 *machalaks* pour éclairer la ligne des travaux pendant les nuits de Ramadan. A ces contingents d'hommes il fallait ajouter ceux de chameaux. A part 400 chameaux appartenant à l'Entreprise, les travaux employaient 400 chameaux supplémentaires loués des chameliers locaux. A l'achèvement du percement d'El-Guisr, enfin, un déblai total de 4.352.389 mètres cubes a été enlevé, 176.780 ouvriers ont été employés, de l'argent a été dépensé pour les salaires, les vivres, les couffins, les entretiens et réparations d'outils, dont la somme totale a atteint 2.752.000 francs environ. Pour saisir mieux le sens de ces travaux grandiose, voyons quelques images décrites par un correspondant du Siècle qui s'est promené, en profitant de la visite de

quelques hommes et femmes de la haute classe d'Europe, à l'isthme de Suez au début de 1862.

Nous partîmes de Ferdane vers 2 heures ; les dames étaient dans une voiture attelée de dromadaires, les autres personnes à cheval ou à dromadaire; les cent cavaliers noirs nous entouraient, caracolant, la carabine au poing. Nous avons ainsi traversé les fameux sables de Ferdane dont on a voulu faire un épouvantail¹ ...

Nous n'avions pas fait 2 kilomètres que nous apercevions devant nous une ligne de hauteurs, et sur ces hauteurs des hommes en mouvement. « *Qu'est-ce que ceci?* » — « *C'est, nous répondit-on, le canal que l'on creuse ; le seuil d'El-Guisr est entamé ; il y a 20.000 hommes* » — « *Comment ? on travaille ici en Ramadan, et on l'ignore !* » On sait que les Arabes ne veulent pas travailler pendant ce temps, qu'ils jeûnent toute la journée, et que le gouvernement lui-même n'a jamais pu les faire travailler. J'eus bientôt le secret de cette énigme en apprenant que l'Arabe était non à la journée mais à la tâche, qu'il était régulièrement et directement payé de son travail. Or, l'Arabe aime l'argent et veut en gagner. Je me suis assuré que des fellahs avaient économisé jusqu'à 80 piastres par mois. C'est une fortune pour eux.

Sous l'impression de ces idées et de l'étonnement que nous causait la vue de ces hommes travaillant dans le désert, nous avançons, suivant le tracé du canal, bien indiqué par les fouilles déjà faites ; nous étions au milieu des premiers travailleurs qui, en chantant, creusaient, chargeaient et transportaient la terre dont leurs couffes étaient remplies. Les cheiks, debout devant les groupes, les encourageaient de la parole. On ne voyait pas de bâton, chose extraordinaire en Egypte ; on sentait que ces hommes travaillaient pour leur compte. Il y avait de l'animation, c'était beau. Arrivés au sommet du seuil, au point culminant du canal, le spectacle prit un caractère imposant de grandeur: 20.000 hommes s'étendaient comme un long serpent sur plus de 5 kilomètres; ici le canal forme une double courbe. C'était une fourmilière d'hommes, les uns montant, les autres descendant de hautes berges ; ils semblaient tous entrer en terre ou en sortir ; les tentes, les gourbis se dressaient d'un côté ; de l'autre une montagne, c'était la digue du canal en Asie. Dans le fond on découvrait le lac Timsah par l'ouverture même du canal dans ce lac ; à droite s'étendait la ville du seuil avec ses établissements, sa mosquée et son église. Ce magnifique tableau avait pour encadrement le désert, et pour horizon les montagnes de Djebel-Geneffé et de l'Attaka, au pied de laquelle se trouvent Suez et la mer Rouge².

Quant à l'établissement, dans chaque chantier se trouvait un campement pour les surveillants des travaux. Le campement principal était établi au Chantier V (El-Guisr) sur un emplacement de 16,70 mètres au-dessus du niveau de la mer où on a construit 40 maisons d'habitation, 76 baraques, 18 magasins, et un village arabe. D'ailleurs, des villages et des gourbis arabes ont été installés également sur toute la ligne des travaux. En 1862 le campement principal d'El-Guisr est devenu

¹ Le texte fait une allusion à l'argument du Gouvernement britannique pour empêcher la réalisation du canal : les sables mouvants d'El-Ferdane qui combleront le canal.

² HUSSON : *Promenade sur les travaux de l'isthme de Suez* dans I.S. No. 139, 1er avril 1862, pp. 99-103.

une petite cité, marquée par une chapelle et une mosquée, enrichie par une Société artistique premièrement fondée à l'isthme, ... etc., — nous en parlerons en détail dans un chapitre ultérieur.

Le Chantier VI (Timsah), par ailleurs, forme un site remarquable. Situé sur le plateau à l'extrémité nord du lac Timsah où le canal maritime débouchera, il offre un paysage grandiose des déserts environnant et du lac Timsah au contrebas. C'est là que le Vice-Roi, lors de sa visite de l'isthme, en décembre 1861, exprima à de Lesseps son désir d'y avoir une habitation « *afin de voir et d'entendre couler l'eau de la Méditerranée dans le lac Timsah* »¹. Il voulut même y passer le Ramadan, ce qui correspondait au mois de mars 1862². Sans retarder, le Président ordonna immédiatement la Compagnie de se mettre à l'œuvre souhaitée. Les constructions se composaient d'un bâtiment de 30 mètres sur 14 mètres pour le Vice-Roi et de deux autres bâtiments pour les pachas ou dignitaires formant la suite de Son Altesse. Elles furent terminées dans le courant de l'année 1862³.

Les travaux de canalisation s'étant poursuivis sans interruption, le Canal d'Eau douce a été, comme résultat, livré à la navigation, le 23 janvier 1862, par lequel M. de Lesseps a fait le voyage sur une barque du Caire jusqu'au lac Timsah à la fin du mois. Quant à la rigole de service, elle s'est achevée le 18 novembre 1862, après dix mois de travaux acharnés du percement du plateau d'El-Guisr, et l'eau de la Méditerranée a coulé dans le bassin du lac Timsah.

Résumons, pour terminer, les résultats obtenus des travaux de l'isthme au cours des années 1859 à 1862, résumé que nous reprenons principalement de l'ouvrage de M. Ritt.

En dépit de toutes les circonstances défavorables — surtout l'opposition anglaise sur la scène politique, mais aussi sur les terrains — deux ans et demi ont suffi à la Compagnie pour créer dix campements parfaitement installés et comprenant, en fin décembre 1862 :

Port-Saïd — Cent cinquante maisons, en bois, en briques, ou en nattes recouvertes d'un enduit, sans parler d'une centaine de gourbis formant le village arabe, un hôpital, une chapelle catholique, une chapelle grecque, une mosquée, d'immenses magasins, des ateliers considérables et bien outillés ;

Ras-El-Ech — Une quinzaine de constructions, plus un village annexe, une ambulance, un magasin ;

Kantara — Vingt-cinq maisons solidement construites, un bel hôpital, un grand magasin ;

¹ LESSEPS : *Lettres...* 1861, op. cit., pp. 113-115.

² LESSEPS : *Lettres...* 1862, op. cit., pp. 149-150.

³ VOISIN : op. cit., p. 215.

El-Ferdane — Les mêmes constructions, sauf l'hôpital ;
El-Guisr — Plus de trente maisons confortables, un grand village arabe, une chapelle et une mosquée, des magasins, un hôpital central ;
Timsah — Deux maisons seulement, mais de nombreux baraquements ;
Toussoum — Une installation semblable à celle d'El-Guisr ;
Bir-Abou-Ballah — Une ferme charmante avec toutes ses annexes ;
Rhamsès — Quelques constructions, dont une grande maison en briques, au bord du canal d'eau douce ;
Maxamah — Deux grands bâtiments solidement établis, avec leurs annexes, au bord du lac Maxamah où passe le canal d'eau douce.
Quant aux travaux de canalisation proprement dits, 36 kilomètres du canal d'eau douce et 75 kilomètres d'une première passe du canal maritime mis en eau ont été ouverts à la navigation.

« Enfin, écrit M. Ritt, l'isthme n'était plus le désert. Réuni au reste de la basse Egypte et relié à l'Europe par des communications assurées, relativement faciles, par un service postal régulier, par une première ligne télégraphique, il n'attendait plus que la culture et l'introduction d'une population fixe pour donner la mesure de ses destinées à venir »¹.

¹ RITT : op. cit., pp. 259-260.

4). Fondations des villes de l'isthme de Suez

Nous avons vu plus haut qu'Ismaïlia n'est pas la première ville fondée au bord du Canal de Suez. A la fin de 1862 dix établissements ont été fondés dont les plus grands sont Port-Saïd, Toussoum et El-Guisr. Une étude sur la fondation et le développement, de 1859 à 1862, de ces trois villes nous permettra de comprendre le "comment" et le "pourquoi" de la fondation et du développement de la ville d'Ismaïlia. Cette étude nous demande cependant d'avoir une connaissance préalable de ce qui détermine les caractéristiques de toutes les villes du canal.

a). Facteurs déterminants

La formation et le développement d'une ville, ainsi que ses caractéristiques, sont déterminés par, du moins, trois facteurs. Le premier est les populations qui l'habitent, leur nombre, leur groupement, leur mode de vie, ... facteur qui désignera en particulier la dimension et l'ordre de la ville : le modèle d'aménagement, la composition des bâtiments, la morphologie architecturale, etc. Le deuxième est les matériaux et les techniques de construction disponibles à l'époque et au contexte géographique dans lequel il est établi, facteur qui spécifiera surtout la structure physique des constructions : la forme, le style, le système de construction, etc. Le troisième est ce que nous appelons l'"esprit de l'époque", attaché plutôt aux idées spécifiques des décideurs de construction imprégnés par leur formation qu'aux conditions locales où ils se sont installés. Nous y pensons, par exemple, à la tendance artistique, à l'ordre géométrique, à la considération hygiénique, etc., qui marquera l'aménagement, la dimension, la structure et le langage formel des bâtiments.

Populations fixes de l'isthme

Nous avons vu dans l'organisation et la marche des travaux exposés précédemment les métiers employés dans la réalisation du Canal, ceux que nous pouvons diviser grosso-modo en trois catégories : techniques, administratifs et de ceux que nous appelons ici "supplémentaires".

Trois groupes du personnel constituaient l'organisation des travaux techniques.

Le premier est celui de "dirigeants" : Directeur général des travaux, ingénieurs en chef de division, chefs de section des ateliers, chefs de chantier, chefs d'étude,

etc., comprenant des ingénieurs et des techniciens dont la plupart étaient Français diplômés des Ecoles Polytechnique, Centrale, des Arts et Métiers et des Ponts et Chaussées. Il y avait aussi des Etrangers, en nombre très réduit, comprenant des ressortissants des Ecoles Polytechniques de Munich, de Turin et de Vienne¹.

Le deuxième est celui d'"ouvriers qualifiés" : maçons, charpentiers, menuisiers, dessinateurs, conducteurs, piqueurs, scieurs, peintres, etc., composés des Européens de différentes nationalités, notamment Français, Autrichiens, Italiens et Grecs.

Le troisième est celui d'"ouvriers non qualifiés" : ouvriers de creusement, y compris leurs chefs, recrutés parmi des Fellahin du Delta et de la Haute Egypte, mais aussi des Bédouins et des Barbarins, voire des Syriens (au terme du milieu du XIX^{ème} siècle dont la Syrie englobait aussi les territoires du Liban, d'Israël, de Jordanie et de la Palestine actuels), tous étaient appelés par les gens de la Compagnie, soit Arabes, soit Indigènes.

Dans les travaux administratifs nous trouvons ceux qu'on appelait "employés" : chefs de bureau, secrétaires, comptables, drogmans, etc., dont la plus grande partie étaient Français, mais il y avait également des Egyptiens, surtout pour les travaux de traduction, mais aussi certainement pour ceux de ménage, de garde, etc.

Quant aux travaux "supplémentaires", il y en avait trois : Services de santé, des cultes et agricole. Les dirigeants de ces services étaient Français, mais parmi les membres on trouvait des gens d'autres nationalités. Dans le Service de santé il y avait des médecins français, mais aussi des docteurs égyptiens. Le Service des cultes englobait trois communautés religieuses : catholique, grecque (chrétienne orthodoxe) et musulmane. Il y avait donc des prêtres catholiques et orthodoxes, mais aussi des imams (chefs de communauté musulmane). Le Service agricole s'agissait, cependant, de la mise en valeur des terrains concédés le long du Canal d'Eau douce, en particulier ceux de l'Ouady, dirigé par un régisseur comptable français (M. Guichard).

A part tous les forces travaillant dans le projet du Canal que nous venons de décrire, il y avait aussi un groupe de population qui jouaient un rôle absolument important, sans lequel les travaux de l'isthme n'auraient pu être réalisés. Il était les Bédouins, les nomades du désert, qui se sont mis au travail en conformité avec

¹ VOISIN : op. cit., Tome I.

leur spécialité : dresser les tentes des campements, louer des chameaux à la Compagnie et les diriger pour les transports d'approvisionnements — d'eau potable, de personnel, de denrées alimentaires, de matériaux de construction, etc. — et de déblais du percement. Mais ils ne faisaient pas partie de groupes travaillant sous l'organisation de la Compagnie — ils étaient plutôt des "entrepreneurs indigènes" — et ne constituaient pas non plus les populations fixes de l'isthme. D'ailleurs, non pas tous les gens travaillant dans l'isthme décrits dans les paragraphes précédents formaient les populations fixes de l'isthme non plus. Tous les "ouvriers non qualifiés" mentionnés ci-dessus étaient, au début, des ouvriers saisonniers, recrutés soit par le système de corvée comme contingents réguliers, soit par un appel de la Compagnie, avec un offre de récompense intéressante — salaire, logement, santé — annoncé dans toute l'Égypte. La plus grande partie d'eux se sont donc déplacés de temps à l'autre, soit suivant la ligne des travaux, soit quittant définitivement l'isthme pour retourner à leurs villages d'origine. Seulement une petite partie d'eux y restaient, avec leurs femmes et leurs enfants, ce qui formait, avec les "dirigeants", "ouvriers qualifiés" et "employés" permanents de la Compagnie, les populations fixes de l'isthme. Regardons maintenant comment la Compagnie groupait ces populations selon leurs origines, leurs qualifications professionnelles, leurs nombres et leurs placements.

Au cours des années 1859 à 1862, alors que la construction de Port-Saïd continuait, les travaux de canalisation étaient concentrés autour du seuil d'El-Guisr. Exigée par la grandeur des travaux, la mobilisation des ouvriers a été amplifiée. Pendant que le Vice-Roi envoyait ses contingents réguliers par le système de corvée, la Compagnie a lancé, sous l'autorisation du Vice-Roi, une opération de recrutement des ouvriers libres à travailler dans l'isthme. Les avis d'appel de recrutement, écrits et imprimés en arabe, datés du Caire le février 1861¹ ont été affichés à la porte de toutes les mosquées, dans les gares des chemins de fer, à l'entrée du divan de la police et distribués dans tous les chantiers, dans les villes et dans les principaux villages de la Moyenne et de la Basse-Égypte². Pendant que le recrutement s'effectuait sur 2.500 villages d'Égypte, de Lesseps, avec quelques compagnons, a fait un voyage à Jérusalem en passant par El-Arich, Gaza et Jaffa. C'était un pèlerinage pour but, mais aussi une

¹ Citation de l'avis, VOISIN : *ibid.*, pp. 229-230.

² Note de recrutement, VOISIN : *ibid.*, pp. 230-232.

campagne de recrutement des ouvriers, ce qui fera venir des travailleurs "syriens" (au terme précisé précédemment), chrétiens en majorité. Résultat : en juin 1861, 5.000 travailleurs libres sont venus rejoindre aux ouvriers existant dans l'isthme¹. Ainsi, en janvier 1862, les contingents égyptiens ont comptés 18.640 d'hommes. Les populations fixes des établissements de l'isthme, cependant, en septembre 1862, étaient les suivantes :

TABLEAU 19 : Populations fixes de l'Isthme de Suez en septembre 1862

Désignation des chantiers	Européens		Arabes		Population totale
	hommes	femmes et enfants	hommes	femmes et enfants	
Port-Saïd	990	170	1 280	490	2 930
Ras-el-Ech	145	4	263	108	520
Kantara	32	4	263	28	327
El-Guisr (6 chantiers)	411	49	1 206	72	1 938
Campements divers	9	6	46	—	61
Totaux	1 587	233	3 258	698	
	1 820		3 956		5 776

Source: VOISIN-BEY : *Le Canal de Suez*, op. cit., p. 273.

Matériaux et techniques de construction

Trois facteurs ont déterminé, nous semble-t-il, le choix des matériaux et des techniques de construction des établissements de l'isthme.

Le premier est le facteur humain, c'est-à-dire les acteurs qui jouaient le rôle primordial dans les travaux du Canal. Nous avons vu plus haut ce qui étaient les dirigeants des travaux : ingénieurs et techniciens issus des écoles françaises, ce qui fait que leur connaissance et leur savoir faire technique, mais aussi leur vision sociale, étaient certainement marqués par leur formation à l'époque, c'est-à-dire par tout un esprit de la France à la première moitié du XIX^{ème} siècle dont nous avons parlé dans une partie antérieure — VII.1.b.1). Problèmes, pensées et pratiques de la ville en Occident. Rappelons simplement que le milieu du XIX^{ème} siècle est l'heure des ingénieurs compétents de tout (polyvalents), y compris dans les domaines d'architecture et d'aménagement de la ville. En marche avec la révolution industrielle, c'est aussi les premières heures de la production des objets de consommation en masse dont, en architecture, on a fait la connaissance avec la construction préfabriquée. Ces faits apporteront dans l'isthme, comme

¹ VOISIN : *ibid.*, pp. 230-231 et LESSEPS : *Lettres*, op. cit., pp....

conséquence, non seulement des idées, des plans et des modèles de construction de l'habitat, mais aussi des produits tout fait de la France à y implanter. Nous verrons plus loin, par exemple, l'importation vers l'isthme des maisons en bois de Fécamp prêtes-à-installer sur n'importe quel lieu.

Le deuxième est le facteur naturel, c'est-à-dire les conditions du terrain en tant que sources des matériaux de construction, d'une part, mais aussi en tant qu'environnement dans lequel les établissements seront installés, d'autre part. Nous avons vu, dans les problèmes techniques exposés précédemment, que les déserts d'Égypte en général et l'Isthme de Suez en particulier se disposaient des matériaux durs, précieux à la construction des structures principales des établissements : pierre, moellon, chaux, plâtre, terre, sable, caillou, brique, etc. Les régions vertes d'Égypte, cependant, le Delta par exemple, produisaient abondamment des matériaux végétaux, utiles aux remplissages des constructions : roseaux, paille, jonc, tronc des arbres, etc. Nous allons voir que ces matériaux seront employés dans les constructions des établissements d'une forme des bâtiments en briques, en pisé, en nattes, etc. Ces matériaux étaient, cependant, insuffisants à l'exigence de grands établissements permanents tels qu'ateliers, chalets, bureaux, etc. Ils avaient besoin d'autres matériaux complémentaires tels que bois, métaux, chaux hydrauliques, ciments, etc. pour former des bâtiments plus solides et plus salubres face aux conditions particulières d'environnement comme, par exemple, le changement brutal de température dans le désert ou l'humidité très-élevée à Port-Saïd. Des matériaux complémentaires ci-dessus mentionnés, inexistant en Égypte, restaient donc à importer de l'Europe.

Le troisième est le facteur économique, qui est l'un des motifs primordiaux de l'entreprise du Canal. Nous y pensons, par exemple, à la rapidité et à la rentabilité de construction. Les travaux du Canal demandaient beaucoup de déplacements d'ouvriers et de campements. Les maisons de bois prêtes-à-installer qu'on peut monter et démonter sur n'importe quel lieu est certainement plus rapide et plus rentable à construire que les bâtiments complètement en dur.

C'est pour ces raisons qu'on voit que dès le 17 février 1859, un marché avait été passé avec la maison Fréret, de Fécamp, pour la fourniture dans l'isthme d'un certain nombre de maisons en bois dont la spécificité est marquée dans la liste ci-dessous. En outre de la commande précédente, la Compagnie fit l'acquisition, à

Alexandrie, de six grandes baraques anglaises provenant de la guerre de Crimée. Ces baraques avaient environ 12 m de longueur sur 6 m de largeur¹.

Maisons livrées par la maison Fréret de Fécamp à l'isthme de Suez (1859)

1. 9 maisons mobiles de 24 m de longueur, 10 m de largeur et 4 m de hauteur, à 6.000 francs l'une, pour logements d'ouvriers indigènes ;
2. 4 pavillons de 5 m sur 5 m, à 1.200 francs l'un, pour logements d'ouvriers européens ;
3. 4 chalets, à 10.000 francs l'un, pour logements d'employés.

Source : VOISIN-BEY : *Le Canal de Suez*, p. 137.

Plus tard le nombre de maisons en bois seront apparemment multiplié car on voit qu'à la fin de décembre 1860, la Compagnie a fait une nouvelle commande, à la maison Fréret de Fécamp, de 7 chalets en bois semblables aux quatre premiers chalets déjà livrés². Le plan modèle de ces chalets avait été remis par l'Ingénieur en chef, Directeur général des travaux (Mougel-Bey) à l'Entrepreneur (Hardon) qui sera chargé de les faire exécuter et monter³. Nous verrons plus tard l'utilisation de ces maisons dans les établissements de l'isthme.

Esprit de l'époque

Rappelons que nous sommes au milieu du XIX^{ème} siècle, marqué, dans l'Histoire de l'Europe, comme nous l'avons évoqué dans un chapitre antérieur — VII. Ville et société en Occident en Orient et VII.1.b.1). Problèmes, pensées et pratiques de la ville en Occident — par l'expansion européenne, le progrès technique et scientifique, l'essor de l'industrie, la réalisation de l'utopie, la vocation civilisatrice, la tendance philosophique et esthétique de l'éclectisme. Dans le domaine de la construction de l'architecture et de la ville réalisée par les Européens dans les territoires de l'expansion européenne, ces différentes forces se manifestent d'une façon suivante.

Ingénieurs et médecins en première ligne

Deux facteurs poussent les ingénieurs et les médecins à la première ligne de la construction de la ville. D'une part, le progrès scientifique, surtout dans le domaine de sciences exactes (physique, chimique, mathématique, etc.), a poussé des nouvelles techniques de production, y compris dans le secteur de construction,

¹ VOISIN : *ibid.*, p. 137.

² VOISIN : *op. cit.*, p. 165.

³ LESSEPS : *Lettres*, *op. cit.*, p. 412.

ce qui a placé des ingénieurs au premier rang des bâtisseurs au détriment des architectes traditionnels incapables de rattraper le progrès technique. D'autre part, l'industrialisation a engendré, comme excès, la dégradation terrifiante des conditions de la vie urbaine — marquée par des taudis très-denses, des crasses, des rats, des maladies épidémiques, des morts, etc. évoqués par des écrivains et des médecins de l'époque — à cause de l'explosion démographique et des mauvaises conditions de travail et de l'habitat. La salubrité et, par conséquent, le conseil du médecin, faisaient partie désormais des éléments essentiels de la planification et du développement de la ville. Quant à l'architecte, attaché plutôt à la tradition artistique que technique, son rôle était réduit souvent comme décorateur.

Dans cet esprit technique, les activités de conception de l'architecture et de la ville, telles enseignées aux Ecoles Polytechnique et Ponts et Chaussées par Durand et ses successeurs, sont réduites à une manipulation géométrique. Par conséquent, le seul modèle d'aménagement connu par des ingénieurs, comme on voit dans toutes les villes nouvelles construites par les Européens dans le monde entier à l'époque, est la géométrie orthogonale. Curieusement, les médecins parlent aussi dans le même langage : des rues larges bien aérées, des maisons bien alignées, ce qui facilite l'assainissement. Nous verrons dans les constructions des villes du canal le rôle prépondérant des deux acteurs et l'absence totale de l'architecte-artiste.

Eclectisme dans la philosophie comme dans l'art

Repris de l'époque grecque et relancé avec un nouveau format par Victor Cousin au début du XIX^{ème} siècle, l'éclectisme caractérise la façon d'être des Européens jusqu'au début du XX^{ème} siècle. Dans le domaine de l'architecture, les architectes n'ont pas encore trouvé son nouveau langage provoqué par des nouvelles techniques inventées par des scientifiques et des ingénieurs. L'éclectisme sera leur doctrine, dans la philosophie comme dans l'art, adopté et déclaré publiquement par l'architecte César Daly dans le journal de l'architecture qu'il a dirigé. Il justifiera toutes les expressions artistiques et architecturales qui combinent les différents vocabulaires formels, non seulement du passé, mais aussi des diverses régions du monde présent. Ainsi, au style "néoclassique" (pilier grec, chapiteau dorique ou ionique, etc.) s'ajoutent ceux d'"exotisme oriental" (sinisant,

arabisant, égyptianisant, orientalisant, etc.) et "régional / vernaculaire" (chalet savoyard, manoir normand, maisons basque, etc.) etc. Les ingénieurs, n'étant pas inventeurs du langage architectural, suivront à son tour l'éclectisme des architectes. Nous en verrons les exemples dans les villes du canal.

Humanisme et réalisme industriels

On connaît la vocation française au XIX^{ème} siècle : la mission civilisatrice. Le projet du Canal de Suez en fait partie. Tous les discours militants sur le Canal de Suez portent les mots "humanité", "civilisation", "régénération", "progrès", "industrie", etc. On y trouve l'écho des Lumières, de la Révolution française, mais aussi de la révolution industrielle et des utopies. Quel en est l'influence dans la construction des villes du Canal ? Le cas de Robert Owen le "socialiste utopique" nous aide à répondre à cette question. Il développe, comme nous l'avons évoqué dans VII.1.b.1). Problèmes, pensées et pratiques de la ville en Occident, l'usine *New Lanark* avec succès grâce à sa conviction qui dit que pour augmenter la productivité, il faut améliorer les conditions de vie des ouvriers, y compris l'habitat. Il n'était pas seul à son époque. En France on connaît Charles Fourier, Victor Considérant, Etienne Cabet, etc. que l'on peut classer dans le même groupe¹.

La conviction de Ferdinand de Lesseps n'est pas loin de celle de Robert Owen. Son attitude à l'égard des ouvriers indigènes est à la fois "humaniste" par sa vocation civilisatrice et "réaliste" par sa vocation industrielle. Humaniste dans le sens de vouloir amener les Indigènes au bonheur à travers le respect et la générosité. Le règlement des travaux qu'il a signé indique, par exemple, qu'« *Il est expressément défendu à tout Européen, quel que soit son grade, de maltraiter les ouvriers arabes* »². Il dit souvent à ses associés l'importance d'assurer « *le bon traitement des ouvriers indigènes, le respect de leurs personnes, de leurs femmes, de leurs usages, ...* »³. Réaliste dans le sens d'avoir la conscience, d'une part, de la différence culturelle qu'il ne faut pas supprimer et, d'autre part, de la nécessité de la productivité des ouvriers. Cette attitude se traduit dans l'espace à travers la construction des "villages arabes" en dehors des quartiers habités par les

¹ Voir CHOAY (1965) : **L'urbanisme, utopies et réalités.**

² Sources de citation : LESSEPS : **Lettres, ... 1861**, pp. 18-20 ; I.S. No. 122, le 15 juillet 1861, p. 227 ; VOISIN : op. cit., pp. 229-230.

³ LESSEPS : **Lettres, ... 1860**, pp. 427-432.

Européens dans tous les campement, chacun équipé d'une mosquée et d'un imam. « Nous avons actuellement au village arabe de Port-Saïd 600 fellahs avec leurs familles », écrit de Lesseps en 1861. « Ils m'ont exprimé leur satisfaction des bons traitements dont ils sont l'objet et m'ont assuré qu'ils ne nous quitteraient pas pendant le ramadan »¹. Le même traitement est appliqué aux ouvriers grecs. Ces derniers sont considérés comme Européens. Plusieurs caractéristiques les distinguent cependant des Européens (occidentaux). Ils sont chrétiens, mais orthodoxe et ils ont été longtemps le sujet de l'Empire ottoman. Ils ne sont donc pas, sur le plan culturel, considérés comme Européens ni Indigènes. On verra la manifestation de cette attitude dans les villes du Canal. Les Grecs, comme les Arabes, ont été placés à part des Européens. On connaît désormais les Quartiers européen, grec et arabe.

Le même type de ségrégation se trouve aussi, bien sûr, dans les villes coloniales dans d'autres régions du monde (les Hollandais en Indonésie, les Français en Afrique, les Anglais en Inde, etc.). Il y a une raison commune, certes, qui est d'ordre plutôt politique / militaire (pour mieux contrôler les mouvements des populations). Mais, dans le cas de l'isthme de Suez, la raison en est différente, car, d'une part, la nature de projet et l'esprit de la Compagnie dont nous avons parlé plus haut. D'autre part, l'Égypte n'est pas une colonie française.

¹ LESSEPS : *Lettres*, op. cit., pp. 24-25.

b). Fondation, développement, caractéristiques (1859-1862)

Une étude des documents que nous connaissons nous permet de dégager les principes de la fondation et du développement et les caractéristiques des villes de Port-Saïd, de Toussoum et d'El-Guisr pendant la période de 1859-1862.

Raisons d'être et noms des villes

Les villes de l'isthme ont été fondées, premièrement, pour servir la création du Canal de Suez dont la diversité de leurs fonctions — point d'approvisionnements, centre de travaux, carrière de pierre, etc. — a été mentionnée dans un chapitre précédent — voir VII.2.a.6). Marche des travaux (1859-1862). Ils étaient donc, en principe, de caractère provisoire. Toussoum (point d'approvisionnements) et El-Guisr (centre de travaux) représentaient cette catégorie. Deuxièmement, cependant, certaines d'elles portaient une autre fonction dont la durée allait dépasser la période de travaux. Port-Saïd (point d'approvisionnements, mais aussi tête du canal et port) était la seule ville, jusqu'en 1862, de cette deuxième catégorie. On verra plus loin qu'Ismaïlia accompagnera Port-Saïd.

Cependant, malgré la banalité de fonction de la ville, la Compagnie, très marquée par la vision de de Lesseps, voulait toujours attacher ses œuvres à quelques choses qui ont un sens plus profond. Cette volonté se traduit d'abord dans la quête d'origine du lieu, puis dans sa dénomination.

Le nom ancien de la région où Port-Saïd allait être fondé est *Péluse*, *Tineh* ou *Farama*, nom qui reste désigner jusqu'à nos jours, le golfe ci-dessus mentionné. Entre l'an 1000 avant Jésus-Christ et 500 de notre ère, se trouvait dans cet endroit une ville importante qui s'appelait en égyptien ancien *Pa-ir-imn* qui veut dire "lieu qu'a fait Amon", nom qui a été transcrit en grec et est devenu *Farama* en arabe. Les Juifs d'Alexandrie l'appelaient plus tard *Péluse* qui, en araméen, veut dire la boue, à rapprocher une idéogramme égyptienne indiquant cette ville qui désigne la terre glaise utilisée pour les sceaux. Les Arabes l'appelaient *Tineh* qui porte la même signification. Péluse était la ville de la boue, une cité dans les marais et tout au long de l'Histoire on voit Péluse se protéger contre les invasions par des inondations, celle des Hyksos, par exemple (1500 avant Jésus Christ) et du conquérant arabe Amrou (641 de notre ère). C'est là aussi où Pompei a été tué (48 av. J.-C.). En janvier 1855, lors que de Lesseps et son équipe ont poursuivi leur exploration de l'isthme, la ville ancienne de Péluse, près du futur emplacement de

Port-Saïd, n'y laissait que des ruines d'un fort en pierres et en briques. Tandis qu'au golfe de Péluse se trouvaient les ruines d'un château arabe de Tineh. A ce moment, l'endroit était plus boueux, couvert d'eau par suite de la haute crue du Nil¹.

Le nom *Port-Saïd* accolé au futur port à la tête du Canal de Suez est proposé par de Lesseps longtemps avant la fondation de cette ville, c'est-à-dire au cours des réunions de la Commission Internationale à la fin de 1855 — nous l'avons parlé dans un chapitre antérieur ; voir VII.2.a.3).a). Travaux préliminaires (1854-1859). Le mot *Saïd* se réfère, suivant l'idée de de Lesseps, à la fois à *Saït*, lieu sur la branche saïdienne du Nil où le port se sera installé et à *Saïd*, le vice-roi d'Égypte à l'époque².

Le deuxième campement, *Toussoum*, était connu aussi sous le nom de *Cheik-Ennedek* (parfois *Scheik Ennedek*, *Cheik Hennady*, *Sheik Hanneda*, etc.), en raison d'un tombeau du même nom qui s'y trouve et dont nous avons vu les hypothèses de l'origine dans un chapitre antérieur — voir VII.2.a.2).b). Toponymie pharaonique, biblique et arabe. C'est de Lesseps qui lui donne un nouveau nom. *Toussoum*, ou, le plus complet, *Toussoum-Pacha* était, en fait, le nom du fils de S.A. le vice-roi Mohammed-Saïd que de Lesseps avait sympathisé et accueilli pendant que le jeune prince visita la France en octobre 1859³. C'est en son honneur que de Lesseps donna, en juin 1860, le nom *Toussoum* au campement central de l'isthme⁴.

Quant à *El-Guisr*, le nom lui-même, maintenu tel qu'il est, évoque déjà l'Histoire du canal. *El-Guisr* veut dire la Digue parce qu'il était la fortification qui dominait la tranche d'un ancien canal faisant communiquer le lac Timsah et le lac Menzaleh. Mais c'est là aussi que, selon de Lesseps, la Sainte-Famille (Marie, Joseph et Jésus) avait pris une pause dans sa fuite en Égypte pendant la persécution du roi Hérode, pour laquelle la Compagnie y fonda une chapelle, comme nous verrons plus loin, dédiée à Sainte-Marie⁵.

¹ NIED André (1987) : **Reconnaissances géographiques et cartographie de la partie orientale du Delta du Nil**, p. 10 ; LESSEPS : **Lettres**, op. cit., pp. 90-91 ; et LINANT : op. cit., pp. 145-146.

² LESSEPS : **Percement**, op. cit., p. 124.

³ LESSEPS : **Lettre**, op. cit., p. 225 ; **I.S.** No. 81, le 1er novembre 1859, p. 326.

⁴ LESSEPS : **Lettres**, op. cit., p. ... ; **I.S.** No. 98, le 15 juillet 1860 p. 230.

⁵ Voir la "**Conférence de M. de Lesseps sur le Canal de Suez au Cercle des Beaux-Arts de Nantes**", le 8 décembre 1866, publiée dans **I.S.** no. 252 / 1er-1-1867, pp. 4-16.

Les autres campements portent aussi des noms qui ont un sens de l'Histoire : El-Kantara, Ras El-Eich, Rhamsès, Bir Abou-Balah, etc.

Processus : choix du site, implantation du plan, construction des bâtiments

Nous savons que le processus de fondation d'une ville consiste en activités que l'on peut diviser en trois étapes : choisir le site, implanter le plan, construire des bâtiments. Dans le passé lointain, ou dans la société traditionnelle, — c'est-à-dire avant la séparation dans la conscience de l'homme (européen) entre l'univers mythique et l'horizon rationnel, la foi et la raison, l'art et la science, sujet que nous avons exposé dans un chapitre antérieur, voir VII.1.b.1). Problèmes, pensées et pratiques de la ville en Occident — fonder une ville est un acte sacré. Le choix d'un site et l'implantation d'un plan sont effectués par un chef religieux, prêtre ou moine, suivant une cosmologie mythique vécue par la société. Dans la tradition romaine, par exemple, ce sont les prêtres, secondés par des arpenteurs, qui tracent les axes Est-Ouest (*Decumanus*) et Nord-Sud (*Kardo*) de la ville. De même que dans la construction des bâtiments. Architecte n'est pas seulement un technicien, mais aussi un sage qui sait lier le monde terrestre et l'ordre cosmique. Toutes ces activités sont accompagnées de cérémonies rituelles. Tous les édifices sacrés sont dédiés à telle ou telle personnalité divine. A l'époque gréco-romaine les temples sont dédiés à tel ou tel dieu. A l'ère chrétienne les églises sont consacrées à tel ou tel saint. Même les villes sont mises sous le patronage de tel ou tel saint.

A l'époque que nous étudions, cette tradition avait disparu, remplacée par un mode de pensée dit moderne, dominé par le positivisme, le rationalisme, le scientisme, dont les polytechniciens et les ingénieurs des Ponts et Chaussées sont les représentants du premier rang. Le processus de fondation des villes du canal suit donc un mode de pensée moderne, marqué par une approche scientifique, effectué par des agents qui représentent deux disciplines académiques : ingénieurs et médecins. Les premiers s'occupent des aspects urbanistiques et architecturaux, les deuxièmes ceux hygiéniques, de l'habitat. Mais les travaux des deux disciplines ne sont pas toujours nettement séparés. Le rôle du médecin ne se limite pas dans le soin des malades, mais, comme nous le verrons plus loin, comprend aussi la recommandation architecturale liée aux questions de santé et de confort de l'habitat (orientation de la maison, nécessité de véranda, matériaux et épaisseur des murs, etc.).

Le choix du site était fait par les ingénieurs de la Compagnie d'une manière soigneuse, basé sur les considérations "techniques / pratiques" selon le besoin des travaux du canal plutôt que d'autres références ("symboliques", "cosmologiques", "religieuses", "historiques", etc.), en utilisant l'approche "scientifique" (études topographiques et géologiques, nivellements, sondages, forages, etc.). Il y a des sites dont la toponymie signale l'existence de l'animation ou, du moins, de la reconnaissance du lieu à l'époque antérieure, comme, par exemple, Port-Saïd (Pelouse, Farama, Saït), El-Guisr (la digue de l'ancien canal), Toussoum (la tombe du saint musulman Cheik Ennedek), Kantara (le pont sur la route de caravane entre l'Égypte et la Syrie), etc. Mais ce facteur historique est secondaire comme critère de choix par rapport à l'exigence des travaux du Canal.

Le choix du site de Port-Saïd, par exemple, montre bien cette approche. Il suit la logique du port. C'est le point d'entrée du Canal qui détermine le site de la ville, et non pas inversement. Après une étude géographique, géologique et hydrographique, — dont l'ingénieur Larousse était, comme nous l'avons vu dans VII.2.a.1). Acteurs du Canal de Suez, l'acteur principal, — on a choisi un point d'entrée différent que celui indiqué dans l'avant-projet. Il se situe à 12 kilomètres à l'est du Boghaze (embouchure) de Gemileh et à 700 mètres environ à l'ouest du débouché du Canal indiqué par la Commission Internationale, ce qui offre l'avantage de réduire la longueur des jetées de 250 à 300 mètres chacune¹. Ce choix est renforcé par l'explication du Médecin en chef (Dr. Aubert-Roche que nous l'avons connu) sur la salubrité de l'isthme de Suez, y compris la zone autour du lac Menzaleh où la ville de Port-Saïd sera fondée².

Notons cependant que les hommes du milieu du XIX^{ème} siècle ne sont pas complètement rationalistes et l'horizon mythique du passé n'est pas tellement effacé. Dans la fondation des villes du Canal, cette réalité se manifeste dans deux faits.

Le premier : toutes les constructions ne sont pas planifiées en avant et accompagnées des explications. Dans le cas de Port-Saïd, l'aménagement de la ville et les constructions des bâtiments se faisaient d'une manière graduelle et aussi, au début, par tâtonnements (constructions, démolitions, reconstructions). Le plan définitif de la ville n'a pas été introduit préalablement. Toutes les

¹ LESSEPS : *Lettres*, op. cit., pp. 84-91.

² AUBERT-ROCHE : *Salubrité de l'isthme de Suez* dans I.S. no. 62 le 15 janvier 1859.

constructions initiales étaient basées sur un plan provisoire fait par l'Ingénieur en chef, Directeur général des travaux (Mougel-Bey), concerté avec l'Entrepreneur (Hardon)¹. Et lorsque le "plan régulier" (terme utilisé par les ingénieurs de la Compagnie), a été imposé, il a dû être modifié pour s'adapter inévitablement aux établissements déjà installés². Quant au modèle d'aménagement (orthogonal), on ne connaît pas son raisonnement conceptuel.

Le deuxième : l'organisation des cérémonies dans chaque étape importante de la vie de l'isthme de Suez. Les cérémonies ne sont pas toujours explicitement liées à Dieu ou à la religion. Mais elles portent toujours des aspects symboliques dépassant l'intérêt personnel, liés soit au monde céleste soit à la patrie, reconnus par tous les participants. Ainsi, l'ouverture des travaux de l'isthme à Port-Saïd, qui marque aussi la fondation de cette ville, le 25 avril 1859, est célébrée par une cérémonie du premier coup de pioche, dirigé par de Lesseps, assistée par le personnel de la Compagnie et les ouvriers européens et égyptiens. Quant aux églises, à Port-Saïd et à El-Guisr, elles sont dédiées respectivement à Sainte-Eugénie (qui est aussi la patronne de l'Impératrice de la France) et Sainte-Marie. Les paroles prononcées par les prêtres, enfin, comme nous le verrons plus loin, révèlent ce désir de lier leur présence dans le monde (en l'occurrence dans l'isthme de Suez) avec le pouvoir du ciel.

Planificateurs, planifications, plans d'aménagement

Nous avons signalé dans un chapitre antérieur, VII.1.b.1). Problèmes, pensées et pratiques de la ville en Occident, le contexte historique de l'urbanisme de l'époque que nous étudions, c'est *les pratiques urbaines des ingénieurs et des médecins* où l'urbanisme en tant que discipline d'étude ou de profession autonome n'est pas encore né et où le rôle de l'architecte est subordonné par l'ingénieur et souvent réduit à un simple décorateur.

Dans les travaux de l'isthme, on ne connaît pas qui sont les planificateurs des villes du Canal. Nous avons vu dans l'organisation des travaux exposée plus haut, aucun service n'a été consacré particulièrement à cette question. Nous le comprenons car, d'une part, fonder la ville n'est pas l'objectif primordial de l'entreprise. D'autre part, les ingénieurs des Ecoles Polytechnique et des Ponts et

¹ LESSEPS : *Lettres*, op. cit., pp. 80-83 ; VOISIN : op. cit., pp. 137-138.

² VOISIN : op. cit., pp. 137-138.

Chaussées sont assumés, c'est le programme même de leur formation, compétents de tous les domaines, y compris de concevoir la ville et l'architecture. Qui sont les planificateurs des villes ? Ce n'est pas une question pertinente pour la Compagnie de l'époque. Car tous les ingénieurs employés dans les travaux sont légitimes de le faire et quel que soit le nom de l'ingénieur qui le fait le résultat ne serait pas différent. Mais tous les plans adoptés doivent passer, bien sûr, par l'approbation du Directeur Général des Travaux (Mougel-Bey de 1859 à 1861, Voisin de 1861 à 1869).

Le processus de planification elle-même, comme nous avons signalé plus haut, ne se fait pas toujours à une seule fois pour toute la durée, mais plutôt d'une façon graduelle et par des tâtonnements. Dans le cas de Port-Saïd le plan commence à être stable à partir de 1862. Dans le cas d'Ismailia, comme nous l'avons vu dans notre lecture historico-planographique, il ne le sera qu'à partir de 1930. Dans le cas de Toussoum et d'El-Guisr, le plan est apparemment appliqué depuis le début de l'établissement. La raison en est la taille (qui est petite) et l'urgence de l'établissement (installation rapide et d'une seule fois).

Quant aux plans d'aménagement lui-même, ils sont tous basés sur le modèle géométrique-orthogonal, ce qui n'est pas exceptionnel dans toutes les villes nouvelles dans le cadre de l'expansion européenne dans le monde entier de l'époque. L'espace est divisé par des rues qui se croisent en perpendiculaire, formant des îlots carrés ou rectangulaires. Parmi ces rues, il y en a qui, par sa largeur supérieure ou par sa position centrale, constitue un axe de la ville. C'est là qu'on crée également une place principale. Le plan de Port-Saïd de 1862 (PLAN 37) montre bien ce modèle. Le cas est cependant moins clair dans les deux autres villes exemplaires. A Toussoum les îlots ne sont pas complètement fermés, ils s'ouvrent vers l'extérieur de la ville (PLAN 38). A El-Guisr l'aménagement aligne les bâtiments, mais il ne forme pas d'îlot (PLAN 39). Les deux villes constituent apparemment des modèles différents de celui de Port-Saïd. Dans le cas d'El-Guisr, "les bâtiments font les rues", contrairement à Port-Saïd où "les rues alignent les bâtiments". Mais à Toussoum le modèle est, en fait, exactement le même que celui de Port-Saïd. Seulement l'échelle est différente. S'il agrandit, il suivrait certainement la même logique que celle de Port-Saïd.

Le rôle des médecins est complémentaire. Ils donnent des recommandations préalable, d'une part, sur les considérations hygiéniques aux ingénieurs dans leurs

solutions techniques. D'autre part, ils interviennent régulièrement dans les travaux. Dès le début de juin 1859, un médecin, pourvu de tous les médicaments et instruments que doit contenir une pharmacie de campagne, fut installé à Port-Saïd, ainsi qu'une ambulance en 1860 et un hôpital en 1861. Le rapport de M. le Docteur Aubert-Roche, médecin en chef, n'est pas seulement intéressant du point de vue de l'observation médicale, il l'est aussi, comme nous le verrons au fur et à mesure, par son caractère descriptif des localités.

Structure socio-spatiale

Nous avons vu plus haut qui sont les populations fixes de l'isthme de Suez. Elles sont des Européens (dirigeants, employés, ouvriers) et des Arabes (ouvriers) dont le nombre total est 5 776 en septembre 1862 (1 820 Européens ; 3956 Arabes). A cela il faut savoir l'existence des ouvriers saisonniers dont le nombre est environ 18 000. Comment donner la place à toutes ces populations dans les campements de l'isthme ?

L'attitude de la Compagnie envers les ouvriers non-européens (arabes et grecs) est, comme nous l'avons montré, à la fois "humaniste" et "réaliste". L'avis de la Compagnie pour appeler les Egyptiens aux travaux de l'isthme que nous allons voir plus loin montre bien cette attitude. La Compagnie crée des "villages arabes" et des "villages grecs" en dehors de la "ville" habitée par les Européens.

A Port-Saïd, dont les populations atteignent 2.930 personnes (1.160 Européens et 1.770 Arabes ; une partie avec leurs femmes et leurs enfants), les plus grands efforts de la Compagnie au cours des années 1860-1862 étaient de construire des logements pour les ouvriers européens et de créer le "village arabe"¹.

A El-Guisr, les populations des chantiers se composaient de deux groupes : l'un fixe, l'autre changeant. Le premier comprenait des Européens et des Arabes de l'Égypte et de la Syrie qui avaient bien voulu s'établir dans l'isthme sous l'influence des traitements et des salaires que la Compagnie leur assurait. Une partie d'eux amena leur famille. Leur nombre en septembre 1862, dans l'ensemble des campements du seuil (6 chantiers), atteint 1.938 personnes (460 Européens : 411 hommes et 49 femmes et enfants ; 1278 Arabes : 1206 hommes et 72 femmes et enfants)².

¹ VOISIN : op. cit., pp. 164 et 210-211 ; LESSEPS : *Lettres*, op. cit., p. 412.

² VOISIN : op. cit., pp. 229 et 273.

Avis de recrutement des ouvriers indigènes aux travaux de l'isthme de Suez

ENTREPRISE GENERAL DES TRAVAUX
COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ

- Art. 1^{er}. — Des villages ont été spécialement construits pour les Arabes sur tout le parcours des travaux.
- Art. 2. — Ces villages ont été disposés pour permettre aux ouvriers arabes d'amener leurs familles.
- Art. 3. — Chaque village possède une mosquée.
- Art. 4. — Un canal a été établi pour amener dans tous les villages l'eau du Nil pendant la durée des travaux.
- Art. 5. — Les ouvriers arabes travaillent à la tâche, c'est-à-dire qu'on leur paie le travail effectué par eux suivant la convention qu'ils ont accepté. Par ce moyen, un ouvrier ordinaire peut gagner dans sa journée de 6 à 8 piastres courantes, et il peut gagner davantage s'il est actif et intelligent.
- Art. 6. — Le paiement aura lieu en argent aussitôt que la tâche sera terminée. Après quoi l'ouvrier aura la liberté de quitter les travaux ou de reprendre une nouvelle tâche.
- Art. 7. — Toute liberté est laissée aux ouvriers arabes pour leur alimentation. Ils pourront toujours acheter des vivres soit aux magasins de l'Entreprise, aux prix du tarif, soit à tout marchand venant dans les campements. En un mot, ils ont la plus complète liberté de s'approvisionner comme ils l'entendent.
Les villes les plus rapprochées des travaux sont : Bulbeis, Zagazig, Mansourah et Damiette.
- Art. 8. — Il est expressément défendu à tout Européen, quel que soit son grade, de maltraiter les ouvriers arabes.

Caire, février 1861

L'entrepreneur général des travaux
Signé : Alphonse Hardon

Le directeur général des travaux
Signé : Mougél-Bey

Vu et approuvé :
Le président de la Compagnie
Signé : Ferdinand de Lesseps

Imprimé en langue arabe, cet avis fut affiché à la porte de toutes les mosquées, dans les gares des chemins de fer, à l'entrée du divan de la police, et distribué dans les principaux villages de la Moyenne et de la Basse-Egypte. M. Joseph Vernoni, employé de la Compagnie parlant parfaitement l'arabe, accompagné d'un délégué de l'entrepreneur et de quelques hommes choisis parmi les ouvriers égyptiens, fut envoyé aux principaux villages de recrutement pour le faire bien comprendre. En outre, des agents de recrutement furent nommés par de Lesseps lui-même à Keneh, Siout, El-Arich, Jérusalem, Gaza et Jaffa¹.

Source : LESSEPS : *Lettres, ... 1861*, pp. 18-20 ; *Isthme de Suez* No. 122, le 15 juillet 1861, p. 227 ; VOISIN : *Le Canal de Suez*, pp. 229-230.

¹ LESSEPS : *Lettres, ... 1860*, op. cit., pp. 427-432 ; LESSEPS : *Lettres, ... 1861*, pp. 18-20 ; VOISIN : op. cit., pp. 229-231.

Le deuxième groupe consistait des contingents réguliers dont leur nombre fluctuait entre 15.000 à 23.000 hommes par mois durant la période du percement d'El-Guisr, de février à novembre 1862¹.

Par conséquent, il y avait aussi deux types de logement : l'un pour loger les populations fixes ; l'autre pour abriter les contingents réguliers. Les villages arabes créés par la Compagnie mentionnés ci-dessus étaient destinés, en fait, seulement pour les Arabes disposés en permanent aux travaux². Quant aux ouvriers changeants, la Compagnie les logeait provisoirement dans des gourbis de branchages³.

Dans le cas de Toussoum la Compagnie ne construit pas un village arabe. La raison en est que le nombre de la population est très limité, car jusqu'en 1862 les travaux de percement n'ont pas encore atteint le lieu. Le nombre des habitants de Toussoum, de 1859 à 1861, était stable, environ 115 personnes comprenant le sous-ingénieur chef de section, un médecin, un vétérinaire, les employés de l'entreprise, un sellier, 32 ouvriers européens, 52 ouvriers indigènes et 33 chameliers⁴. Les "Indigènes" vivaient dans une baraque, les Européens dans des maisons d'habitation, tous dans une même agglomération.

Construction : type, matériaux et langage formel / architectural

Nous avons parlé des matériaux de construction employés dans les bâtiments érigés dans l'isthme de Suez. Il y a des maisons en bois importés de Fécamp. Mais, il y a aussi des constructions qui utilisent des matériaux locaux. Nous en verrons plus loin leur utilisation.

Les constructions des bâtiments civils étaient faites d'une manière graduelle, du provisoire au permanent, aussi bien sur le plan de lieu, de fonction que de matériaux de constructions.

Celles de Port-Saïd présente une complète illustration de ce processus. Le village arabe, par exemple, avait été placé provisoirement à l'est de l'apponnement. Plus tard, il sera établi définitivement à l'extrémité ouest de la ville. Sur le plan de fonction, on a construit premièrement des bâtiments de survie (habitations et

¹ VOISIN : op. cit., p. 277.

² LESSEPS : *Lettres...* 1861, pp. 5-8.

³ LESSEPS : *Lettres...* 1860, p. 398.

⁴ VOISIN : op. cit., pp. 150 et 176.

équipements de base : four à pain, machines distillatoires, magasins, etc.), puis, petit à petit ou en même temps, des outils des travaux (bureaux, ateliers, chemin de fer, etc.), des équipements publics (hôpital, école, ambulance, etc.) et des facilités religieuses (église et mosquée). Quant aux techniques et matériaux de constructions, la mobilité des travaux, les conditions du terrain et la croissance rapide de la population ont amené la Compagnie à implanter des maisons préfabriquées et des constructions simples. On a parlé des maisons en bois importées de Fécamp : 9 maisons mobiles, 4 pavillons, 4 chalets. La plupart en sont installés à Port-Saïd. Quelques uns sont envoyés vers les autres campements à l'intérieur de l'isthme. C'est l'un de ces 4 chalets, probablement, qui, expédié et installé au bord du lac Timsah, deviendra le mémorable *chalet de de Lesseps* à Ismaïlia.

A part des maisons préfabriquées, la Compagnie a créé également des ateliers pour préparer sur place des matériaux de construction : ceux de fabrication de briques crues et de menuiserie. Les briques crues ont été employées dans certaines baraques, au lieu de parois en planches, pour la confection des cloisons, et dans de petites constructions. Mais, par les temps humides, elles ramollissaient. Par conséquent, la Compagnie utilisait plus tard les briques cuites de Tennis et de Damiette. L'atelier de menuiserie, en revanche, servait beaucoup aux constructions des bâtiments en charpente¹. La liste que l'on voit plus loin montre le nombre et le type exacte des bâtiments construits à Port-Saïd de 1859 à 1862.

Liste de constructions à Port-Saïd 1859-1862

- Des maisons mobiles en bois, installées dès 1859, pour les bureaux de l'entrepreneur, les magasins, les logements des employés et des ouvriers européens et indigènes. Ces derniers seront regroupés plus tard dans le village arabe.
- Des chalets en bois, construits graduellement dès 1859, destinés chacun pour : l'ingénieur chef de division ; le chef de section de l'entrepreneur ; le service de santé (pharmacie et logement du médecin et du pharmacien) ; l'hôpital ; le couvent des Soeurs du Bon Pasteur attachées à l'hôpital et chargées de diriger une école de petites filles ; la chapelle catholique ; et les autres logements.
- Des pavillons en bois, montés dès 1859, pour les chefs d'ouvriers.
- Des baraques, installées dès 1859, pour l'écurie des chameaux, les machines distillatoires et les ouvriers indigènes. Ces derniers, comme dans le cas des maisons mobiles ci-dessus mentionnées, seront regroupés plus tard dans le village arabe.

¹ VOISIN : op. cit., pp. 138-139 ; 165 et 263.

- Des maisons d'habitation, construites dès 1860, pour les employés et ouvriers européens. Elles étaient de deux types : les unes, à trois chambres, avaient 12 mètres de longueur sur 5,40 mètres de largeur ; les autres, à quatre chambres, avaient la même longueur et 8 mètres de largeur. Ces maisons, construites sur des terrains que recouvraient les hautes eaux du lac et qui devaient être remblayés d'environ 2 mètres, reposaient sur une fondation en pilotis. Les chapeaux des pieux servaient de semelles à la superstructure dont les murs et les cloisons étaient en pans de bois de 12 centimètres d'épaisseur. La toiture en charpente s'appuyait sur des fermettes et sur les cloisons intérieures. Les murs étaient revêtus à l'extérieur et à l'intérieur, les cloisons de chaque côté, de nattes de roseaux avec crépissage de mortier. La couverture était également en nattes de roseaux reposant sur un chevronage ordinaire et recouvertes d'une couche de mortier mélangé de paille hachée de 4 à 5 centimètres d'épaisseur. Le plancher et le plafond étaient en planches jointives. Des escaliers extérieurs en bois donnaient accès aux divers logements que contenait la maison. Ce type de construction avait des avantages : il était peu coûteux et le matelas d'air existant dans les murs maintenait une température modérée dans l'intérieur des chambres. Mais il avait également des désavantages : les habitants avaient à souffrir de l'humidité du sol qui pénétrait par le plancher, et de l'invasion des rats et des insectes qui pullulaient dans les intervalles des doubles revêtements de nattes. En outre, la plupart des terrains sur lesquels les maisons étaient bâties étaient, pendant les gros temps, souvent envahis par les eaux du lac, et l'accès des maisons se trouvait alors très difficile. Plus tard, on a construit des maisons d'habitation de même type, mais au lieu de les faire reposer sur des pilotis, on les construisit sur des fondations en béton et sur un soubassement en maçonnerie de briques cuites provenant une partie de Tennis et l'autre partie de Damiette. Ces fondations avaient entre autres avantages, indépendamment des meilleures conditions hygiéniques, celui d'éviter le remblai de la partie de terrain occupée par la construction et de permettre de profiter du vide pour créer des sous-sol ou caves ; ce qui, avec les pans de bois remplis maintenant de maçonnerie de briques, donnait aux constructions un caractère définitif.
- Des bâtiments-casernes, à sous-sol, construits dès 1862, pour le logement des ouvriers et des marins grecs. La construction de ces bâtiments permit de faire évacuer complètement le village grec qui s'était constitué, dès 1860, à l'est de l'appontement, et où la population était installée dans de très mauvaises conditions hygiéniques. On a approprié une maison à trois chambres à usage de chapelle grecque.
- Des gourbis et des baraques simples, installés à l'est du port dès le début de 1860, pour les ouvriers arabes. La Compagnie y construisit, à titre d'essai, une maison de 12 mètres sur 6 mètres, en piquets et nattes de roseaux, pouvant contenir trois familles. Plus tard, en avril 1862, le village arabe fut transporté à l'ouest de la ville. On construisit, à l'entrée du nouveau village, une mosquée en charpente garnie de nattes et une maison pour l'"Iman" [faux terme utilisé constamment].

(Source : VOISIN-BEY : *Le Canal de Suez*).

Quant au langage architectural des bâtiments, nous n'en connaissons que partiellement. En effet, nous trouvons six gravures de 1860 qui confirment d'une manière graphique les données des constructions de la ville décrites

précédemment. Quatre gravures montrent des constructions et des appareils portuaires : appontement et chemin de fer ; drague montée et lancée dans le lac Menzaleh ; phare de 20 mètres de hauteur ; et hangar contenant les appareils distillatoires pour l'eau de mer. Seulement deux représentent les constructions de bâtiment civil : "Bureau des ingénieurs" (FIGURE 1) et "Etablissements intérieurs" de Port-Saïd (FIGURE 2)¹. Le chalet nous montre sa parenté avec l'architecture vernaculaire de l'Europe, celle de la maison en bois de Normandie. Mais il nous rappelle également d'autres architectures traditionnelles, des pays du soleil comme celles de l'Asie du Sud-Est d'une part, de l'Europe de l'Est et de la Turquie, d'autre part. Il nous montre son attachement à l'esprit de l'époque que nous avons signalé, celui de l'éclectisme en général, celui vernaculaire ou orientalisant en particulier.

A El-Guisr, on connaît une vingtaine de bâtiments dans le quartier européen : logements des employés et des ouvriers, certes. Mais aussi tout un équipement social : hôpital, crèche, chapelle, presbytère, logement des sœurs de charité, magasins, hôtel, etc. La liste citée plus loin nous donne des renseignements plus exacts sur les constructions sur la colline d'El-Guisr en 1862.

Au sud du quartier européen, la Compagnie construit un "village arabe" qui consiste en 70 cases construites en terre et plaquettes de pierres, dont une trentaine avec cour, et pouvant abriter 500 ouvriers. En outre on avait érigé, dans ce village, diverses constructions en maçonnerie : lavoir, boulangerie, 2 cafés, 4 boutiques, café et boutiques. Enfin, près du village, avait été construite une mosquée avec logement pour l'Imam. Le minaret de la mosquée fut utilisé pour l'installation d'un phare destiné à servir de point de repère et de guide aux voyageurs qui avaient à circuler à travers le Seuil pendant la nuit.

Quant au langage architectural de constructions, nous n'avons pas d'images. Mais les récits de voyageurs nous révèlent que la plupart des bâtiments sont construits en pierres. « *El-Guisr est vraiment une ville, et même une jolie petite ville* », citons comme exemple un passage du récit de M. Jacques-Georges Lévi, négociant riche de la colonie européenne d'Alexandrie. « *Elle a une grande place, des rues bien alignées, des maisons en pierres, une église catholique en pierres, et, un peu plus loins, une grande mosquée également en pierres ... La plus grande partie des maisons sont construites avec la pierre qu'on a enlevée en creusant le*

¹ I.S. No. 96 : 15 juin 1860.

canal, et qui est en même temps propre à faire la chaux »¹. Un correspondant de la Compagnie en Egypte nous révèle un petit peu le style de quelques constructions : « une charmante chapelle catholique, jouant un style roman, et dessinée avec beaucoup de goût, forme le fond de la rue principale ... La mosquée, construite sur les plans de M. de Montaut, comme la chapelle catholique, est tout à fait dans le style voulu »².

Liste de constructions à El-Guisr en 1862

1. Hôpital et logements du médecin et du pharmacien (trois bâtiments)
2. Boulangerie et boucherie ("avec murs et combles recouverts en bois")
3. Logement des sœurs de charité chargées de tenir une petite école et une crèche
4. Chapelle (inaugurée le 1er janvier 1862)
5. Presbytère (logement du prêtre)
6. Magasin central ("de 50 mètres de longueur sur 10 mètres de large, avec un mur en briques faites à la main ; un comble en forte charpente couvert en planches ; devant le bâtiment un immense chantier clos avec des poteaux et des nattes, pour serrer le matériel")
7. Boutique de détail
8. Logements des employés de l'Entreprise
9. Logements des employés de l'Entreprise
10. Logements des employés célibataires de la Compagnie
11. Habitation du chef de section de l'Entreprise
12. Habitation de l'Entrepreneur général
13. Habitation de l'Ingénieur chef de division, avec logement réservé aux fonctionnaires de la Compagnie
14. Bureaux de l'Entreprise
15. Bureaux de la Compagnie
16. Ateliers de menuiserie, de serrurerie, de charronnage ("avec murs en briques et comble en charpente et planches") ; scierie et tours ("le tout recouvert par un hangar en bois")
17. Bureau du campement
18. Logements des employés mariés de la Compagnie
19. Bazar pour le commerce libre
20. Logements des employés de l'Entreprise
21. Cercle et hôtel pour les voyageurs (n'a été terminé que vers le milieu de l'année 1862)
22. Service de transports : bureau, écurie et parc de chameaux
23. Logements des employés de l'Entreprise
24. Cantine
25. Café
- 26 - 29. Logements d'ouvriers européens

(Source : VOISIN-BEY : *Le Canal de Suez*. Tome 7, pp. 214-215).

A Toussoum l'installation du campement fut commencé en juillet 1859 et achevé vers le début de 1860. Les constructions étaient arrangées selon un plan

¹ I.S. No. 139, le 1er avril 1862, p. 106.

² RITT : op. cit., pp. 212-214.

géométrique orthogonal simple tel que nous voyons dans le Plan du Campement de Toussoum en mars 1860 (PLAN 38). Il consiste d'une rue principale, croisée perpendiculairement par deux rues parallèles, toutes sont bordées de trottoirs. A la différence du plan de Port-Saïd, celui de Toussoum, en raison de sa petitesse, ne forme pas des îlots fermés dont les bâtiments sont alignés le long des rues. On n'y construit pas non plus un village arabe. Les ouvriers indigènes, au nombre 52, étaient logés au début sous la tente et plus tard dans une des maisons en pisé avec lits de camp¹.

Les constructions consistent des logements dont la grande maison de bois expédiée de Port-Saïd, maison rustique en bois de tamarix, grand hangar. Mais aussi un magasin, une cave en maçonnerie, etc. Les matériaux utilisés aux constructions sont variés. Les bâtiments permanents : magasins, maisons d'habitation et hôpital sont construits, soit en bois, en briques, en pisé ou en maçonnerie de moellons. Les bois avaient été faits venir de Port-Saïd à dos de chameaux. Les moellons avaient été trouvés à de courtes distances sur le plateau même ou dans les environs. La pierre à chaux se trouvait en partie sur place, autre partie provenait de la carrière calcaire de Mourra. Les briques étaient fabriquées sur le même lieu avec de l'argile prise au lac Timsah, à Fawar et sur le plateau même de Cheik-Ennedek. Toutes les couvertures des constructions en maçonnerie étaient faites avec des nattes de roseaux clouées sur les chevrons et recouvertes d'un enduit en mortier de 10 centimètres d'épaisseur. Quant aux bâtiments provisoires : salle à manger collective, atelier de menuiserie, four à pain sont faits avec constructions rustiques en bois de tamarix et roseaux².

¹ VOISIN : op. cit., p. 143; AUBERT-ROCHE : **Rapport médical** dans I.S. No. 99, le 1er août 1860, pp. 246-247.

² VOISIN : op. cit., pp. 142-143 et 167 ; planche XXV.

Atmosphère et conditions de vie socio-culturelle

Une lecture de divers récits de voyage nous permet de résumer l'ambiance et les conditions de vie socio-culturelle des villes du Canal en quelques points.

Villes animées de mouvements et d'espérances

Comme des jeunes pleins d'énergie et d'espérance à la vie meilleure, les villes naissantes au milieu du désert sont très animées par la concentration et les mouvements des populations très enthousiastes dans les constructions des bâtiments, les divers travaux, le commerce, les fêtes. Du matin au soir les chantiers étaient vivifiés par des milliers d'ouvriers européens et indigènes qui travaillaient avec leurs mains, des bruits d'ateliers, des mouvements de dragues, etc. Le commerce se développait parmi les populations indigènes : des marchés se créaient, des paysans du Delta venaient vendre leurs produits agricoles, des marchands errants passaient avec leurs marchandises, etc. Dans la soirée, les villages arabes étaient agités par des tambourins et des almées. Citons quelques récits pittoresques et riches de renseignements.

Un voyageur qui visita Port-Saïd en 1862 écrit :

« Je ne puis vous dire l'effet que nous fit l'aspect de cette ville naissante, s'étendant sur plusieurs kilomètres, avec son phare, ses ateliers, ses cheminées à vapeur, ses digues, ses barques, sa population variée, tout cela marchant, fumant, et travaillant, avec la Méditerranée au fond et les bâtiments à l'ancre. Je croyais ne voir que quelques maisons, quelques établissements, et je trouve là une ville inconnue de 5.000 habitants »¹.

Un autre voyageur de la même année y ajouta : « *Tout marche avec activité ; à 5 heures du matin, on sonne la cloche, et 2.000 ouvriers européens et arabes se rendent au travail* »². Les populations sont suffisamment nourries car : « *Les approvisionnements de toutes sortes abondent. Le commerce est libre : il y a des marchands établis, des ouvriers de métiers différents ; il y a un excellent restaurant* »³.

A El-Guisr le même voyageur trouva la même tendance.

« El-Guisr, grâce à cette nombreuse population arabe qui l'entoure presque continuellement, grâce aux 500 Européens qui l'habitent, ne permet déjà plus au voyageur de s'y croire dans le désert. Les rues principales, matin et soir, sont très-animées. Une église catholique, une mosquée à coupole élégante, un

¹ HUSSON : *Promenade sur les travaux de l'isthme de Suez*, dans I.S. No. 139, 1^{er} avril 1862.

² LEVI : *Journal d'un voyageur* dans I.S. No. 139, 1^{er} avril 1862.

³ HUSSON, op. cit.

cercle que l'on construit et qui sera parfaitement pourvu de journaux, un musée, plusieurs cafés et billards, un pâtissier, en voilà déjà assez pour faire du campement du seuil un village modèle, même en Europe »¹.

Un correspondant de l'Isthme parle de l'ambiance de fête accueillant les visiteurs : « *Nous descendions de voiture devant une véranda improvisée, soutenue par des palmiers et décorée de verdure. Le campement était en fête ; les dames en toilette saluaient l'arrivée des consuls ; c'était une véritable réception* »². A cela s'ajoutaient les mouvements d'approvisionnements alimentaires et les activités agricoles :

« Les approvisionnements de la ville, du seuil et de tous les campements environnants arrivent du Caire ; chaque jour ils deviennent plus abondants et plus variés : la viande est de bonne qualité, surtout le mouton ; des vivres frais sont apportés de la vallée de l'Ouady et même du Caire. Les communications ouvertes par le canal d'eau douce ont amené une amélioration des plus sensibles dans les approvisionnements. Quant à l'eau qui arrive du Nil par une rigole jusqu'au pied du seuil, en contournant le lac Timsah, elle excède assez les besoins pour que déjà elle ait pu servir à la culture de quelques légumes »³.

Les commerces spontanés ne manquaient pas non plus, en particulier parmi les Arabes. Un visiteur raconte : « *Au retour, nous avons traversé le village arabe, le marché libre, où les provisions de toute sorte étaient étalées exactement comme dans le village du centre de l'Égypte* ». Il parle également des « *marchands ambulants se rendant au seuil pour y vendre leurs denrées, et l'un, entre autres, avec des calicots très-probablement tissés à Manchester* »⁴. De Lesseps écrit, dans une de ses lettres, que « *Dans tous les campements, les Arabes ont leur musique de tambourins et de flûtes. Quelques almées sont même venues visiter les chantiers du seuil* »⁵.

Villes de santé et de salubrité

Création des ingénieurs et des médecins, les villes du Canal sont marquées par l'air de santé et de salubrité. Un hôpital, équipé d'un médecin et d'un pharmacien, est installé dans chaque campement. Les rapports des médecins et les récits des visiteurs ne manquent pas de montrer les aspects hygiéniques de localité.

¹ M.C. MALO dans I.S. No. 143, le 1^{er} juin 1862.

² I.S. No. 123, le 1^{er} août 1861, pp. 243-244.

³ I.S. No. 140, le 15 avril 1862, 116-117.

⁴ I.S. No. 123, le 1^{er} août 1861, p. 245.

⁵ LESSEPS : *Lettres...* 1861, pp. 24-25.

A Port-Saïd, le médecin en chef, le Dr. Aubert-Roche écrit :

Les habitations et les magasins s'étendent sur une seule ligne parallèle au rivage et faisant face à la mer. Ces constructions sont en bois, recouvertes les unes en planches, les autres en toile goudronnée, quelques unes en roseaux sur lesquels on a étendu une couche de mortier. Cette dernière couverture est préférable contre la chaleur. Le sol des habitations est généralement élevé de 1 mètres 50 au-dessus de la mer ; bien qu'il ne soit composé que de sable, on est parvenu à le rendre dur, de sorte que les chambres peuvent être lavées, balayées et tenues avec la plus grande propreté.

Les cuisines, les basses-cours et les lieux d'aisances sont placés sur une seconde ligne, en arrière des maisons et au sud ; elles sont isolées, le feu n'est point à craindre.

Dans les grandes baraques on a pratiqué des séparations qui forment des chambrées. Les ouvriers couchent sur des lits de camp espacés entre eux. Quant à la ventilation de ces chambrées, elle est parfaite.

On a construit en ce moment le village arabe ; les maisons sont en roseau, recouvertes de mortier et blanchies à la chaux. Je crois que ces maisons sont préférables aux baraques en planches. Le village arabe est situé à l'est du phare et soumis à une surveillance sanitaire active et spéciale.

[...]

Les ouvriers s'étaient formés en groupes et avaient établi des cuisines communes où ils apportaient leurs rations ; des femmes préparaient les aliments et ils mangeaient ensemble. Du reste, ceux qui préféraient manger seuls et faire leur cuisine à part étaient entièrement libres ...

Le service de la salubrité m'a paru bien fait et la surveillance aussi complète que possible : on lave le sol des maisons avec l'eau de chaux ou de goudron ; on blanchit les murs avec de la chaux vive ; on fait mettre à l'air les objets de literie ; en un mot, l'on prend toutes les mesures sanitaires indiquées par la localité, afin de maintenir la propreté la plus grande. Quatre Arabes, sous la direction d'un Européen, sont employés pour nettoyer les abords des maisons et des chambres¹.

En 1861 une police de salubrité a été créée pour veiller au nettoyage des maisons et des rues². En 1862, le village grec, à l'est de la jetée où les populations grecques se sont entassées dans des chambres étroites au milieu de hardes et de débris de toute sorte qui ont rendu malades un grand nombre d'eux, a été détruit et remplacé par des habitations spacieuses dont l'effet s'est fait immédiatement sentir³. M. Ruysenaers écrit, lors de sa visite à Port-Saïd en 1860 : « *J'ai remarqué un air de santé, de satisfaction, de vigueur et de bien-être sur tous les visages. Il n'y avait pas un seul malade et le service des vivres s'y faisait parfaitement* »⁴.

¹ I.S. No. 99 : 1/8/1860.

² VOISIN : op. cit., p. 234.

³ VOISIN : op. cit., p. 279.

⁴ I.S. No. 91, 1^{er} avril 1860.

A Toussoum le médecin en chef révèle en 1860 le rapport entre la construction et la santé : « *Les maisons de Toussoum sont construites en pisé, couvertes en roseaux et en terre, alignées et bien espacées. Le sol sur lequel elle reposent est élevé, ferme et sec. Elles réunissent toutes les conditions possibles de salubrité ... Dans l'installation des habitations on trouve des lits en fer avec des moustiquières et des draps ; il y a même des divans. Les ouvriers européens couchent sur des lits de camp élevés ; j'ai recommandé d'éviter l'entassement ; les Arabes couchent sous la tente* »¹. M. Ruysennaers y ajoute son impression en 1860 : « *La plus grande propreté y est maintenue, comme dans les autres campements* »². Les populations étaient apparemment bien nourries. Il y avait tout ce qu'il faut. A part le repas principal, on avait le café, la soupe, le vin, le fromage ... Quant aux Arabes, ils n'avaient pas le même droit que celui des Européens. Citons un passage du rapport médical :

Les Européens vivent en commun par catégories ; ils forment trois tables : chefs de service, contre-mâîtres et employés, ouvriers. La cuisine est la même pour tous, seulement la table des chefs est mieux servie que celle des contre-mâîtres, et celle-ci mieux que celle des ouvriers ; le prix de la pension est différent. Il n'y a pas de plaintes sur le régime ; chacun est content.

La nourriture et le travail des ouvriers sont ainsi réglés : le matin avant six heures, une tasse de café avec petit verre et du pain ; à onze heures, repos et dîner, la soupe, deux plats, fromage et café ; d'une heure à six heures, travail ; à souper, même régime qu'à dîner ; à chaque repas une demie-bouteille de vin. Le travail est de dix heures. Pendant les chaleurs j'ai conseillé de faire commencer le travail plus tôt et de finir plus tard, afin d'avoir plus d'heures de repos pendant la journée. La nourriture des Arabes est riz et lentilles, un rotoli ; biscuit, demi rotoli ; huile, demi verre ; café le jeudi et le dimanche soir. Jamais les Arabes n'ont été aussi bien nourris³.

Ils étaient bien protégés aussi contre des maladies. Il y avait un médecin, M. Papateodoro, et un pharmacien, M. Richard Wos, une ambulance de 7 lits qui avait été organisé provisoirement dans une des baraques en bois envoyées de France. Plus tard, on construisit une maison en pisé destinée au même but ; il y avait quatorze lits. Comme hôpital, les baraques en bois devaient être rejetées ; elles valaient mieux que la tente, mais elles valaient moins qu'une maison en pisé : elles étaient chaudes le jour, laissaient passer le vent et pénétrer l'humidité pendant la nuit.

¹ AUBERT-ROCHE : **Rapport médical** dans I.S. No. 99, le 1^{er} août 1860, pp. 246-247.

² RUYSSENAERS : **Visite de l'isthme de Suez** dans I.S. No. 91, le 1^{er} avril 1860, p. 101.

³ AUBERT-ROCHE : **Rapport médical** dans I.S. No. 99, le 1^{er} août 1860, pp. 246-247.

Quant au service des malades, lorsqu'il y en avait, voici le règlement adopté. Le matin, le médecin faisait sa visite à l'ambulance, examinait ceux qui se présentaient, dictait au pharmacien ce qu'il y avait à faire, et, s'il était nécessaire qu'ils ne soient pas allés au travail, leur donnait un billet d'exemption. Lorsqu'un individu restait dans la chambre et ne pouvait venir à la consultation, le médecin allait le visiter, et le faisait transporter à l'hôpital, s'il le jugeait nécessaire. Deux fois par jour, il y avait visite et consultation. Cette simple organisation prévenait le développement des maladies ; car, nul, excepté les chefs qui avaient une chambrée ; s'il était malade, il devait aller à l'ambulance. Les Arabes étaient traités sous la tente.

Quant au service sanitaire, le médecin surveillait la nourriture, la propreté des habitations, etc. etc. En un mot, il faisait la police médicale¹.

A El-Guisr la description du docteur Aubert-Roche en 1862 est convaincante :

Ce n'est pas sans étonnement que l'on trouve au milieu du désert une ville là où, il y a un an, il existait à peine quelques tentes. Il était impossible de choisir pour cette ville un meilleur emplacement. Les rues sont larges, les maisons bien aérées, entourées d'une véranda qui abrite les murs des rayons du soleil. Les établissements se trouvent sous le vent des habitations ; il n'y a rien à dire comme salubrité. L'hôpital est situé à l'extrémité ouest de la ville près de l'église ; le village arabe est au sud avec sa mosquée et son bazar. Partout on veille à ce que la propreté règne, non-seulement dans l'intérieur de la ville et des maisons, mais encore à l'extérieur : la tâche est difficile surtout dans le village arabe.

[...]

Il s'est présenté au seuil un fait qui a démontré l'influence de la tente sur la santé : c'était vers le mois de novembre ; les maladies, les indispositions causées par les chaleurs avaient cessé, la température s'était abaissée ; dans les maisons il n'y avait plus un seul malade, tandis que les quelques tentes qui existaient encore en fournissaient journellement.

Nous avons acquis la certitude, par ce fait et par d'autres, que le séjour continu sous la tente était défavorable à la santé.

Le seuil, avec le village arabe, contient 210 Européens et 500 Arabes environ.

Outre les constructions de toutes sortes élevées sur ce point, la portion la plus capitale des travaux est le creusement du canal à travers le seuil d'El-Guisr, afin de livrer passage jusqu'au lac Timsah aux flots de la Méditerranée. Une masse énorme de terre a déjà été enlevée ; 5, 10, 15, 20 et 25.000 hommes ont déjà participé à cette opération. On peut en approvisionner 40.000. Ce sont là des agglomérations véritables ; or, on sait en Europe quel en est le résultat, surtout lorsqu'il s'agit de déplacer des millions de mètres cubes : immédiatement les hôpitaux environnants se remplissent, des maladies de toute nature se manifestent, et si de sévères dispositions hygiéniques n'étaient prises, le typhus ne tarderait pas à se montrer.

Or, ici, sur toute la longueur du seuil, la terre a été remuée, transportée ; elle forme des berges de plusieurs mètres de hauteur, et cependant il n'y a pas

¹ *ibid.*

eu une seule fièvre intermittente simple ; pas de maladie due aux travaux de terrassements. Il y avait au 1^{er} février 21.523 Arabes sur le seuil ; l'hôpital arabe, composé de douze lits, n'a jamais eu plus de six lits occupés, et encore par des malades atteints d'affections étrangères aux travaux. Ce fait paraîtra incroyable en Europe ; il existe et se continue encore aujourd'hui : on peut le vérifier¹.

Villes cosmopolites, conviviales et religieuses

Concentrations des populations d'origine diverse, mais bien contrôlées par un pouvoir émanant l'esprit à la fois "humaniste" et "réaliste", "laïc" et "religieux" — celui de la Compagnie dont la personnalité de de Lesseps est omniprésente,— les villes naissantes étaient marquées par un caractère à la fois cosmopolite, convivial et religieux. Deux bâtiments de culte, du moins, une église catholique et une mosquée, ont été érigés dans chaque ville du Canal. A Port-Saïd, comme on verra également à Ismailia, on y a ajouté une église grecque. Suivant la tradition chrétienne d'Europe, les fondateurs des villes ont dédié leurs œuvres, à travers les cérémonies religieuses, aux saints au ciel. Les villes du Canal, malgré leur localité en pays musulman, avaient donc, comme dans les villes européennes, leurs patronnes au ciel, représentées sur la terre par un lieu de culte qui porte le même nom. A Port-Saïd, la patronne est Sainte-Eugénie, la même patronne de l'Impératrice de la France. A El-Guisr Sainte-Marie, en mémoire du passage de celle-ci dans son fuit de persécution du roi Hérode. Malgré leurs différentes appartenances culturelles et confessionnelles, notamment Européens catholiques (Français, Autrichiens, Italiens), Arabes musulmans (Egyptiens et des Syriens) et Grecs orthodoxes, les populations des villes du Canal vivaient côte-à-côte en coopération et en paix. Aucun conflit social n'a été mentionné et aucun mot méprisant n'a été adressé aux Indigènes, ni dans un rapport officiel de la Compagnie, ni dans un témoignage quelconque d'un visiteur de l'isthme. L'attitude des visiteurs européens vis-à-vis des Arabes est plutôt marquée par les sentiments de "sympathie" et, parfois, de "pitié". Quelques citations nous aident à imaginer l'ambiance dont nous parlons.

M. Ruysennaers, Consul général des Pays Bas en Egypte et Agent supérieur de la Compagnie qui visita l'isthme en 1860, écrit son impression.

¹ I.S. No. 140, le 15 avril 1862, 116-117.

« J'ai visité avec un grand soin notre établissement de Port-Saïd, et j'ai été particulièrement frappé de la manière dont sont tenus les logements des ouvriers européens et indigènes. On peut hardiment déclarer que sur aucun point de l'Égypte, les ouvriers arabes ne sont ni aussi bien logés, ni aussi bien nourris. Les habitations sont parfaitement saines, aérées, et la propreté y est particulièrement observée. J'ai remarqué un air de santé, de satisfaction, de vigueur et de bien-être sur tous les visages. Il n'y avait pas un seul malade et le service des vivres s'y faisait parfaitement »¹.

A El-Guisr, un visiteur nous révèle son attitude à la fois "humaniste" et "réaliste" :

« Leur douceur et leur obéissance sont exemplaires ; la Compagnie a formellement interdit dans ses ateliers toute espèce de punitions corporelles, et par le zèle et la bonne volonté qu'elle a trouvés en retour de ses bons traitements, elle n'a lieu que de se féliciter de cette décision ... Nous avons déjà parlé des villages qui ont été construits sur le seuil, pour les fellahs et leurs familles. C'était un moyen sûr de les retenir sur les lieux des travaux, et déjà les influences de cette sage mesure se font sentir ... Des asiles sont prêts pour trois à quatre mille ouvriers, et d'autres villages semblables sont en construction »².

Certains préjugés européens à l'égard des Arabes disparurent. Les Européens découvrirent, par exemple, que les Arabes, longtemps considérés comme inaptes aux changements, avaient pu s'adapter parfaitement aux appareils mécaniques nouvellement créés³. Ils étaient marqués aussi par la bonne volonté pour leur donner une meilleure condition de vie.

« L'entrepreneur général a fait construire de vrais villages arabes, aussi beaux que les plus beaux de l'Égypte avec rues, places et mosquées ; plus une maison de cheik à laquelle bientôt on ajoutera une école. Chaque maison a depuis 2 mètres carrés jusqu'à 3 mètres ; les murs sont en bonne terre ferme, bien gâchée, bien pétrie, que la Providence a juste placée par petites parties à proximité de chacun des six chantiers ; on dirait vraiment que le bon Dieu nous aide ... Nous serons vraiment plus heureux quand tous les pauvres Arabes seront bien abrités contre les vents et la pluie »⁴.

Des fêtes et des réunions sont organisées. Mais, c'est à Dieu et à la religion que les cérémonies sont attachées. A Port-Saïd, l'inspection de de Lesseps sur le site en 1860 est célébrée avec une fête de caractère religieux.

Le lendemain, qui était le dimanche de la Fête-Dieu, le service divin fut célébré devant la réunion des ouvriers et de leurs familles ; l'autel avait été dressé sur le péristyle du chalet des ingénieurs, en face de la mer, et la foule était groupée sur la plage. Les dames avaient pris place dans une galerie

¹ I.S. No. 91, 1^{er} avril 1860.

² I.S. No. 113, le 1^{er} mars 1861, p. 66.

³ I.S. No. 112, le 15 février 1861, p. 52.

⁴ I.S. No. 112, le 15 février 1861, p. 52.

couverte qui précède l'habitation. M. Bel, supérieur des Lazaristes, officia. Dans une courte allocution, en présence du spectacle grandiose qu'il avait sous les yeux, il sut trouver les paroles les plus touchantes et les mieux faites pour encourager au travail ceux qui se sont dévoués à la grande œuvre de la jonction des deux mers.

Après la messe on procéda au baptême d'un enfant qui est le premier né à Port-Saïd, et qui est fils d'un père et d'une mère corses.

On avait attendu, pour célébrer cette fête, l'arrivée de M. Ferdinand de Lesseps qui avait bien voulu être le parrain de l'enfant, et qui lui donna son nom de *Ferdinand*, et celui de *Saïd* en l'honneur du vice-roi d'Égypte et de la ville naissante qui l'a vu venir au monde.

On se dirigea ensuite vers une sorte de grand réfectoire où un certain nombre d'ouvriers européens prennent leur repas en temps ordinaire, et qu'on avait disposé pour un banquet d'après le désir exprimé par le président-fondateur de la Compagnie. De longues tables avaient déjà reçu les chefs d'ateliers et les ouvriers les plus capables et les plus méritants, quand M. de Lesseps fit son entrée donnant le bras à la marraine du nouveau-né, femme du médecin de la section.

La cordialité fit bientôt place à un véritable enthousiasme, quand M. de Lesseps, se levant, porta un toast au vice-roi d'Égypte, à ce premier promoteur de l'œuvre ! Son toast fut accueilli par des acclamations unanimes.

M. Chaffey-Effendi, ingénieur égyptien, qui a fait ses études à Paris, répondit en français dans les termes suivants :

— *Je vous remercie, Monsieur le président-fondateur de la Compagnie universelle du canal de Suez, au nom de notre auguste maître le vice-roi d'Égypte. Malgré les difficultés générales opposées au percement de l'isthme de Suez, M. Ferdinand de Lesseps, mû par des sentiments généraux qui doivent triompher de tous les obstacles, marche avec S.A. le vice-roi d'Égypte, notre auguste maître, à l'accomplissement de ses grands projets ; qu'il me soit permis de porter sa santé et celle de S.A. Saïd-Pacha. Leurs noms sont désormais inséparables ; leur volonté commune ne peut plus être contrariée par rien dans ce monde. J'ai vu de mes yeux que leurs travaux sont aujourd'hui inébranlables. Sur tous ces travaux faits par des ingénieurs capables, choisis par cet illustre président qui ne s'est point trompé dans ses choix, comme je l'ai bien vu moi-même, je n'ai jamais trouvé que des hommes pleins de zèle, d'activité, de certitude et doués d'une énergie continuelle. Grâces soient rendues à tous les employés du canal, à M. le président, à notre auguste maître Saïd-Pacha, le souverain de l'Égypte.*

— *A la santé du vice-roi !*

— *A la santé de M. de Lesseps !*

Divers autres toasts furent portés : à M. de Lesseps, par M. Laroche, ingénieur de la division de Port-Saïd, et par M. Feinieux, directeur de l'entreprise ; à M. Alphonse Hardon, par M. de Montaut, ingénieur, chef du service central des travaux et délégué du directeur général, Mougel-Bey.

Pendant que les Européens célébraient ainsi cette fête qui était comme inauguration de la nouvelle ville, un iman [sic.] musulman rassemblait les ouvriers égyptiens, et après avoir dit la prière devant eux, il leur prêchait la concorde et leur recommandait le respect et l'obéissance envers les chefs européens qui viennent ainsi leur apporter les bienfaits de la civilisation et des lumières, et les faire jouir eux et leurs familles d'un bien-être qui ira toujours en croissant¹.

¹ *ibid.*

En 1862, une nouvelle église y a été inaugurée le 5 janvier où le Père Roger de l'ordre de Saint-François et appartenant au couvent de Terre-Sainte, a pris pour texte ce verset des Saintes-Ecritures : *Dominabitur a mari usque ad mare, et a flumine usque ad terminos orbis terrarum* (Il dominera de la mer à la mer, et depuis le fleuve jusqu'aux confins de l'univers). « Ces paroles, a-t-il expliqué, sont du prophète royal ; elles nous apprennent que l'étendue du royaume de Jésus-Christ doit être celle du monde ; et prenant sur moi de trouver dans l'oeuvre immense que vous faites ici, leur accomplissement ultérieur et final, je les cite comme pensée mère de l'instruction que je vais vous adresser ... »¹.

A El-Guisr, le nouvel an de 1862 est marqué par l'inauguration d'une chapelle par le même prêtre, sous l'invocation de Sainte-Marie pour rappeler le passage sur le lieu de la Sainte-Famille fuyant la persécution d'Hérode et se rendant de la terre de Canaan en Egypte².

C'est une cérémonie toujours auguste ; mais ce jour là elle empruntait aux circonstances un caractère particulier de solennité. On inaugurait le culte sacré dans un pays qui jusque-là n'avait été que le désert ; M. de Lesseps y assistait. La foule était immense ; on était accouru de tous les campements voisins ; c'était le premier jour de nouvel an, et l'église était neuve : édifice de bon goût, solide, bien bâti, simple, mais ne manquant ni d'élégance ni de beauté. Vrai bijou pour le pays, elle venait d'être achevée. La première pierre en avait été posée le 22 septembre 1861, au milieu des bénédictions et des cérémonies de l'Eglise. Si quelques obstacles purement fortuits en avaient de temps en temps suspendu l'exécution, ce n'était qu'une preuve de plus qu'elle avait été conduite avec une grande rapidité. Elle avait été garnie la veille au soir d'une table de communion, de toutes ses fenêtres, de bancs en grand nombre irréprochablement travaillés ; le tout cependant improvisé en 24 heures. L'autel, fait dans les chantiers de l'entreprise, et digne par sa beauté de figurer dans un pays familier au culte, était dignement et élégamment orné.

Mme R***, dont le mari représente là l'entreprise, y avait mis tout son art. Un pain bénit y figurait, digne de la fête et présenté par les notables de la Compagnie et l'entreprise. En un mot, rien ne manquait à la cérémonie pour qu'elle fût aussi belle dans la circonstance qu'elle était auguste de sa nature ; et le prêtre qui disait la messe prenait, pour exprimer les saintes émotions qui travaillaient son âme depuis les 24 heures qu'il avait sous les yeux ce spectacle, les paroles suivantes du prophète Isaïe : « *La terre qui était déserte se réjouira, la solitude sera dans l'allégresse et elle fleurira comme le lis. Elle poussera et elle germera de toutes parts, et elle sera dans l'effusion de la joie et de la louange. La joie du Liban lui sera donnée ; on y apportera tout ce qui fait la beauté du Carmel et de Saron, et les hommes qui viendront l'habiter y verront la gloire du Seigneur et la magnificence de notre Dieu* » (Isaïe, ch. 35).

Enfin, avec cette belle église bâtie là exprès pour le vraie culte du vrai Dieu, avec ce culte pratiqué et exercé désormais sur toute la ligne de ces travaux immenses, avec les cérémonies, les prières et les fêtes qui s'y

¹ I.S. No. 135, 1^{er} février 1862 et HUSSON, op. cit.

² I.S. No. 135, le 1^{er} février 1862, p. 39.

multiplieront sous l'inspiration de culte, on verra, dans un pays qui n'avait pas la lumière et ne pouvait l'espérer, la gloire du Seigneur et la magnificence de notre Dieu¹.

Les Arabes aussi, ils commencèrent, au même mois, d'utiliser la mosquée d'El-Guisr pour faire la prière du vendredi. Mais, à la différence des chrétiens encouragés par la Compagnie pour pratiquer leur culte, les musulmans durent avoir une autorisation, non pas de la Compagnie, mais du Vice-Roi, pour le faire. C'est de Lesseps qui transmit, au janvier 1862, la pétition de l'imam de la mosquée d'El-Guisr, cadî Ibrahim Abdul-Aziz, au Vice-Roi, afin d'obtenir de lui cette autorisation².

El-Guisr : ville de culture

Aux trois caractéristiques décrites plus haut, il faut ajouter, pour ce qui est d'El-Guisr : ville de culture. Ici nous pouvons admirer combien les ingénieurs de la Compagnie, représentant probablement l'esprit français du XIX^{ème} siècle, ne s'intéressent pas seulement aux travaux techniques, mais aussi à l'art et à la culture en général. A l'initiative probablement de M. André Guiter, ingénieur de l'Ecole des Arts et Métiers mentionné dans la liste des ingénieurs de la Compagnie dans une partie précédent — VII.2.a.1). Personnalités attachées et acteurs du Canal de Suez —, les employés de la Compagnie et de l'Entreprise y ont fondé, le 9 novembre 1861, la *Société artistique de l'Isthme de Suez*. Le but en était « de doter les employés et ouvriers habiles et intelligents, ainsi que les personnes qui s'intéressent à l'oeuvre du percement, d'une publication jusqu'ici inconnue, et cependant digne à plus d'un titre d'être accueillie avec faveur ». A cette phrase, le Directeur de la Société, M. André Guiter, ajouta dans son discours que « Rendre certaines études profitables et attrayantes, c'est rendre à l'humanité un service réel ; car c'est tourner autant d'esprits vers l'amour du bien et du beau ». L'objet de la Société était « d'étudier l'Egypte et en particulier l'Isthme de Suez à tous les points de vue scientifique, historique et artistique, etc. La Société recevra en outre toutes les communications intéressant la science, l'histoire, l'archéologie et la littérature à un titre quelconque ». Le premier programme d'études comprenait, entre autres : études de système des poids et mesures de

¹ I.S. No. 137, le 1^{er} mars 1862, p. 77.

² LESSEPS : *Lettres...* 1862, p. 147.

l'Égypte comparé au système français ; études des mœurs des Arabes, des Bédouins, leurs littérature et poésie anciennes ; études des diverses ruines de l'isthme, dresser une carte exacte et complète de ces différentes ruines ; narrations de voyages et excursions ; médailles, antiquités, avec indication des lieux où on les a trouvées. A part le programme d'études, la Société organisait « *des cours publics et gratuits de dessin linéaire et d'ornements, de mathématiques et d'arabe vulgaire* ». Fondée pour répondre aux besoins des Français expatriés, la Société n'était pas réservée, en fait, exclusivement aux Européens. Parmi les membres, on trouvait quelques Égyptiens, des notables certainement, dont MM. Abdelrahman-Zoudy-Effendi, Abdel-Kader-Effendi et Hassan-Kamil-Effendi qui étaient les employés de l'Entreprise.

Inspirée du fameux Institut d'Égypte fondé par Bonaparte, la Société montre, à travers le discours inaugural du président de la première séance de réunion, tout un esprit ouvert, scientifique et explorateur au monde extérieur, en gardant à la fois l'attachement à la patrie comme source de fierté et destination de dévotion. Citons ce beau discours de M. Montaut qui montre également la qualité intellectuelle d'un ingénieur français au milieu du XIX^{ème} siècle :

Nous sommes réunis ici pour l'inauguration d'une société destinée à former un faisceau compact des travaux et des méditations de nous tous, et à resserrer les liens d'une estime et d'une amitié réciproques.

Au milieu du désert que nous habitons, langue de sable qui relie l'Égypte à la terre sainte, à la Syrie et aux grands continents de l'Asie et de l'Europe, nous rencontrons à chaque pas des souvenirs historiques. Quand nos pieds foulent les débris muets de ces âges écoulés, notre pensée se reporte en même temps avec plaisir sur ce passé qui a été une des études les plus émouvantes de notre enfance, alors que nous ne savions pas que nous visiterons un jour ces lieux célèbres, où tous les grands hommes et tous les conquérants ont laissé la trace de leurs pas.

Unissons nos efforts pour que ce désert devienne fécond pour nous, pour qu'à côté de cette œuvre immense que le monde attend, nous employions nos loisirs à rassembler avec soin les résultats de nos recherches et de nos observations particulières. Quoi de plus doux pour les hommes que de se réunir, de s'aimer, de s'entraider, de se sentir soutenus par l'appui de tous, et de pouvoir apporter aux autres leurs concours fraternels!

...
Les questions qui se présentent à nos études sont variées ; outre l'histoire, l'archéologie, l'étude de cette antiquité toujours féconde, dont j'ai déjà parlé, n'y a-t-il pas l'histoire naturelle, la météorologie, l'étude du désert qui nous entoure ?

N'avons nous pas l'étude des peuples arabes et des Bédouins dont la vie nomade est si intéressante, et à côté de cela, il faut le dire, l'étude de la littérature et du génie de l'Orient, cet antique berceau des connaissances humaines ?

...

Le monde n'oubliera jamais leurs immortels travaux, et ce sera toujours, Messieurs, pour la France, la gloire la plus pure, de pouvoir dire que partout où ses enfants ont passé, ils ont laissé des souvenirs impérissables de leur intelligence, de leur ardent dévouement, et qu'ils ont édifié des travaux qui commandent l'admiration du monde.

Si j'évoque ce souvenir de l'Institut d'Égypte et de ce grand ouvrage de la Description de l'Égypte qui est l'orgueil de la France, ce n'est pas pour comparer nos modestes travaux à ceux de ces illustres compatriotes ; mais ne dussions-nous apporter que des grains de sable à l'édifice de la science, nous n'aurons pas travaillé en vain, et nous aurons des continuateurs¹.

¹ I.S. No. 133, le 1^{er} janvier 1862, p. 4.

b. Fondation de la ville d'Ismaïlia

Pourquoi et comment la ville d'Ismaïlia a été fondée ?

1). Idée : du port à la ville (1854-1859)

L'établissement qui sera fondé au bord du lac Timsah, selon la première idée relative au projet du canal de Suez, n'est pas une "ville", en fait, mais un "port". « *M. Linant-Bey qui, depuis trente années, dirige avec habileté des travaux de canalisation en Egypte, qui a fait sur les lieux, de la question du Canal des deux mers, l'étude de toute sa vie et dont l'opinion mérite une sérieuse attention, avait proposé de trancher l'isthme sur une ligne presque directe dans sa partie la plus étroite, en établissant un grand port intérieur dans le bassin du lac Timsah, et en rendant abordable aux plus grands navires les passages de Péluse et de Suez sur la Méditerranée et sur la mer Rouge* » écrit de Lesseps dans son *Mémoire du camp de Maréa* adressé au vice-roi Mohammed-Saïd le 15 novembre 1854¹. Linant-Bey avait lancé cette idée longtemps avant cette date. Rappelons que Linant-Bey avait exploré l'isthme de Suez depuis 1821 et essayé de promouvoir le projet de liaison directe des deux mers dès 1830. En 1833 il avait soumis déjà à Ferdinand de Lesseps, consul de France en Egypte à l'époque, un mémoire contenant des renseignements importants sur la géographie ancienne, la géologie et l'Histoire de l'isthme de Suez. En 1844 il avait dressé son projet complet de liaison des deux mers, avec plans, métrés, devis et l'avait remis de nouveau à Ferdinand de Lesseps. En 1846 le projet de Linant fut remis par Jomard à Enfantin, le "père" des Saint-Simoniens, comme point de départ du projet de la Société d'Etudes du Canal de Suez. Mais c'est la mort d'Abbas Pacha et l'accession de Mohammed Saïd au trône du vice-roi, en septembre 1854, comme nous le savons, qui déclencha la marche du projet final de percement de l'isthme de Suez, sa réalisation et son inauguration en 1869. De Lesseps se référa certainement, dans son *Mémoire*, à l'avant-projet de Linant conçu probablement depuis 1840. L'un des points remarquables de cette œuvre se trouve, nous semble-t-il, dans la valorisation mutuelle entre le canal et les lieux qu'il traverse. A la différence de tous les autres avant-projets qui traitent le canal comme simplement un passage,

¹ de LESSEPS Ferdinand (1875) : *Lettres, journal et documents pour servir à l'Histoire du Canal de Suez (1854-1855-1856)*, p. 22.

Linant le propose comme à la fois lieu de rencontre — fondement "philosophique" que nous allons retrouver dans un paragraphe ultérieur. En suivant le parcours du canal projeté, nous voyons surgir, au milieu, dans le lac Timsah où se rencontreront la navigation maritime et celle fluviale, un port intérieur. « *Dans l'intérieur du canal de communication, écrit Linant dans son Manuscrit, on trouverait un port naturel fort convenablement placé, et d'autant plus utile qu'il serait en rapport avec l'intérieur de l'Égypte par le moyen d'un canal de jonction. Ce port occuperait l'emplacement du lac Timsah. Les navires qui voudraient y stationner trouveraient tous les moyens de se ravitailler et pourraient s'approvisionner en eau, celle-ci provenant du Nil par le canal de jonction* »¹.

Ayant obtenu la concession au 30 novembre 1854, de Lesseps, accompagné de Linant-Bey et Mougel-Bey, comme nous avons signalé dans un chapitre traitant les Etapes de réalisation du canal, effectua un voyage dans l'isthme. C'est dans la visite du terrain, avec le Mémoire de Linant et Linant en personne comme guide, que de Lesseps réalisa le génie de Linant. Restant dans la partie centrale de l'isthme de Suez du 2 au 7 janvier 1855, l'équipe explora les lieux autour du lac Timsah. « *Nous nous dirigeons au nord du lac Timsah, écrit de Lesseps le 7 janvier, qui est aujourd'hui le point central de l'isthme. J'apprécie sur les lieux l'excellente idée, qui appartient à Linant, de faire un port intérieur au lac Timsah. Ce bassin est entouré de collines. C'est un magnifique port naturel six fois plus grand que celui de Marseille, et d'autant plus utile qu'il sera facilement mis en communication avec les parties cultivées de la terre de Gessen et l'intérieur de l'Égypte par le moyen d'un canal de jonction dérivé du Nil. Les navires qui viendront y stationner y trouveront les moyens de se ravitailler* »².

L'étape suivante est, comme nous le savons, la création de l'avant-projet. Au retour de voyage, de Lesseps écrit à son ami-conseiller, Arlès Dufour, membre éminent de l'ancienne Société d'Études : « *Linant et Mougel sont d'accord sur la possibilité d'exécution du grand canal à travers l'isthme avec deux entrées parfaitement accessibles à la navigation et un magnifique port dans le bassin du lac Timsah. J'ai la confiance que ces ingénieurs ont trouvé la meilleure solution du problème* »³. Dirigeant le projet, de Lesseps donna une instruction à Linant et Mougel sur les principaux points à présenter dans l'avant-projet. Parmi les dix-

¹ LINANT DE BELLEFONDS : Manuscrit, cité par MAZUEL op. cit., p. 302.

² LESSEPS : *Lettres*, op. cit., p. 89.

³ LESSEPS : *Lettres*, op. cit., pp. 101-106.

neuf points de l'instruction, nous voyons l'idée du port sur le lac Timsah commencer à prendre une dimension plus concrète : « *Travaux à exécuter pour rendre le lac Timsah propre à remplir le but proposé. Donner la longueur des murs du quai. Dans la traversée du lac Timsah, le canal devra être creusé sur une plus grande largeur que dans le reste du parcours, afin de permettre aux navires de mouiller ou de se mettre à quai sans obstruer le passage. Ces quais seront établis, autant que possible, dans le voisinage du canal d'eau douce* »¹. C'est dans l'avant-projet que le projet de port intérieur reçoit, non seulement des éléments plus concrets, mais aussi la raison profonde de son établissement que nous avons qualifiée plus haut de "philosophique" :

Le lac Timsah, qui est situé à peu près à égale distance des deux mers et se trouve au débouché de l'Ouadée Toumilat, formera, comme nous l'avons dit, un port intérieur où viendra aboutir toute la navigation tant intérieure qu'extérieure. C'est sur ses bords qu'on établira les magasins, écuries, ateliers de réparation, ainsi que 1.500 mètres de murs de quai pour l'amarrage des navires et l'embarquement des marchandises. Car, comme le dit très bien l'illustre auteur du mémoire sur le canal de Nicaragua [...], le canal proposé ne doit pas être une simple coupure destinée uniquement à faire passer d'une mer à l'autre les produits européens ; il faut surtout qu'il fasse de l'Égypte un Etat prospère par l'échange de ses produits intérieurs et puissant par l'étendue de son commerce².

Dans l'étape suivante, l'examen de l'avant-projet, les délégués de la Commission Internationale se rendent en Égypte, du 18 novembre 1855 au 5 janvier 1856, où ils parcourent l'isthme de Suez, du 21 au 31 décembre 1855, pour y étudier sur place le problème de la jonction des deux mers. Dans cette délégation nous trouvons, non seulement de Lesseps et ses conseillers techniques, mais aussi l'orientaliste Barthélémy-Saint-Hilaire et Charles-Aimé de Lesseps, un fils de Ferdinand de Lesseps qui, quelques décennies plus tard, deviendra une haute personnalité de la Compagnie. Le rapport de la Commission confirma, comme nous le savons, l'avant-projet de Linant. Mais, concernant l'état du lac Timsah, aucun élément nouveau ne s'y ajoute. Par ailleurs, les descriptions du lieu donnent une illustration précise, complétant celles de Linant qui sont plus générales telles que nous l'avons vu dans la partie précédente. Citons quelques passages du compte rendu de la Commission :

¹ LESSEPS : *Lettres*, op. cit., pp. 98-100.

² *ibid.*

Le lac Timsah est à sec dans sa partie méridionale ; la partie septentrionale a seule encore un peu d'eau, et cette eau est beaucoup plus salée que celle de la mer. Dans cette première partie, il est entrecoupé de dunes, qui paraissent très-anciennes, puisque l'on retrouve sur l'une d'elles de grandes quantités de débris de poteries antiques. Là où il n'y a pas de dunes, on trouve le limon du Nil. Dans toute cette partie du lac, il règne une végétation assez abondante, et principalement des tamariscs.

Dans les parties asséchées du lac, on voit des coquillages pareils à ceux de la mer Rouge, et entre autres des *spondyles*, qui ne se trouvent pas dans la Méditerranée. Ces coquillages ne sont pas, du reste, aussi abondants que dans les lacs Amers, parce qu'ils sont recouverts, sur beaucoup de points, par les dépôts de limon du Nil.

L'une des dunes, qui occupe à peu près la partie centrale du lac, est couronnée par un banc calcaire analogue à celui qui se trouve sous le tombeau du Cheik-Ennedek.

Malgré l'extrême salure des eaux, la Commission a remarqué que des roseaux croissaient dans la partie septentrionale du lac.

Les rivages de ce lac paraissent complètement fixes dans tout leur développement.

Un cordon de dunes mobiles règne à l'ouest du lac, sur une étendue d'environ 2 kilomètres et à la distance de 4 à 500 mètres de ce lac¹.

A côté de cette description à la façon des ingénieurs qui traduit apparemment un goût rigoureux de sciences exactes, nous pouvons jouir des récits d'un philosophe émerveillé du monde qu'il rencontre :

Le 23 décembre, nous campions au lieu appelé Scheik-Ennédek, et qui se distingue par une petite construction que les Arabes du voisinage entretiennent, et où ils déposent assez souvent des *ex-voto*. Ils viennent en effet fréquemment dans ces parages ; et le lendemain, après avoir visité Bir-Abou-Ballah (le puits du Père des Dattes), et en nous dirigeant vers le lac Timsah, nous eûmes le plaisir de rencontrer un Arabe avec son troupeau de moutons noirs. C'était un jeune homme d'une vingtaine d'années, d'une beauté et d'une élégance rares, dont nous fûmes tous frappés, l'air noble et intelligent; et sans le fusil qu'il avait sur l'épaule en bandoulière, on aurait pu le prendre pour le fils d'un patriarche de la Bible. Un peu plus loin, nous avons découvert dans un pli du terrain la tente où le reste de la famille préparait le repas. C'était un sujet admirable de tableau ; mais il n'y avait pas de peintre parmi nous...

La vue du lac Timsah encore à demi-plein des eaux du Nil qu'y a portées la crue de 1854, est superbe quand on le regard des dunes qui bordent, et qui ont une soixantaine de pieds de hauteur. C'est un port tout fait par la nature elle-même ; et, quand la grande navigation passera par le canal, il sera très-facile d'établir dans ces vastes anfractuosités toutes les constructions dont elle aura besoin. Tous les bords du lac sont couverts de bouquets de tamarisques, qui forment de véritables bois ; et nous vîmes des canards sauvages assez nombreux, que nos jeunes gens tirèrent, mais sans nous en donner un seul pour le dîner².

¹ LESSEPS : *Percement*, op. cit., pp. 106-107.

² SAINT-HILAIRE : *Lettres sur l'Égypte*, op. cit., pp. 385-387.

Quant à l'idée du port intérieur, la Commission n'a rien dit. Mais quelques mois plus tard, dans son rapport au vice-roi daté du 25 mars 1856, nous voyons de Lesseps, pour la première fois, prononcer le mot "ville" accordée aux bords du lac Timsah : « *Le coup d'œil qui a compris et choisi la place de la ville qu'attendent les bords du lac Timsah, n'a rien à envier à l'intelligence qui devina Alexandrie* »¹.

Dans le plan définitif fait par la Commission Internationale publié en décembre 1856, le "Port intérieur de Timsah" forme un chapitre entier (le XI^{ème} sur XXII), mais le concept ne se développe essentiellement pas davantage que celui de Linant. Le mot "ville" accordé au port par de Lesseps quelques mois avant n'y est même pas mentionné. Il affirme seulement l'idée de Linant en y ajoutant quelques précisions et imaginations de ce qui pourrait être le port dans l'avenir. Citons en entier ce passage :

Les travaux qui devront être exécutés au lac Timsah sont naturellement moins considérables que ceux de Suez ou de Saïd. Le lac Timsah présente une surface de 2000 hectares environ, où la nature offre toutes facilités pour construire un port, qui se trouverait à égale distance à peu près des deux extrémités du canal. Le fond du lac est de 4 à 5 mètres au-dessous du niveau moyen de la Méditerranée ; les eaux du Nil y arrivent, ainsi qu'on l'a dit plus haut, durant les grandes crues, par la vallée de l'Ouadée Toumilat.

Cette heureuse disposition des lieux indique ce qu'on doit faire du lac Timsah. Elle nous impose en quelque sorte la destination que nous avons à lui donner. Le lac Timsah serait à la fois un port intérieur pour le ravitaillement ou la réparation des navires qui font la grande navigation, et le point de jonction où la navigation fluviale et purement locale viendrait se relier à celle des mers des Indes et de la Chine. De ces deux objets, un seul nous occupera en ce moment : l'établissement du port intérieur, qui sera traversé par le canal maritime et qui en fera partie. Quant au second point, nous en parlerons plus tard, en traitant spécialement des canaux d'irrigation qui entrent dans la concession de la Compagnie.

Il est clair que le port intérieur de Timsah, quand le commerce du monde passera par le canal de Suez, prendra un immense développement. En arrivant de ces longs voyages de la Chine ou de l'Australie, de Calcutta ou de Java, les bâtiments, quelque solides qu'ils soient, quelque heureuse qu'ait été la traversée, auront des besoins de tout genre. Même en ne venant que de la Méditerranée, où ils ont dû trouver toutes les ressources nécessaires, il peut leur être commode de compléter leurs approvisionnements ou de les renouveler. Ne serait-ce que la facilité de faire de l'eau dans le port de Timsah, ce serait déjà un avantage considérable, puisqu'on s'éviterait au départ d'en prendre une trop forte provision. Pour l'approvisionnement en charbon de terre, l'avantage serait encore plus précieux ; car il y a lieu de penser qu'un grand nombre des bâtiments qui emprunteront le canal seront à hélice auxiliaire, surtout si l'on songe que plusieurs années nous séparent encore du moment où le canal sera terminé.

¹ LESSEPS : *Lettres*, op. cit., p. 358.

Mais il ne suffit pas que les navires puissent trouver à Timsah de l'eau et du charbon ; il faut en outre qu'ils puissent y faire toutes les réparations diverses qu'exigent les longs voyages, soit qu'on les achève, soit qu'on s'y prépare. Nous ne prétendons pas énumérer ici les établissements que comportera le port intérieur, tel que nous le comprenons ; ces établissements spéciaux seront plus tard un des soins principaux de la Compagnie. Mais nous pouvons dire en général que le port de Timsah doit devenir un port de ravitaillement, de réparation et de radoub.

Il y aura donc des quais pour les opérations de chargement et de déchargement. Il faudra que ces quais soient assez développés pour que les bâtiments ne soient pas forcés d'y être amarrés par la poupe ou par l'avant comme à Marseille, et qu'ils puissent au contraire s'y accoster dans le sens de leur longueur. Nous pensons que 1000 mètres de quais seraient suffisants pour le début.

La construction la plus importante est celle d'un bassin de radoub, que la surélévation des eaux du canal de l'Ouadée permettra de remplir et de vider par une simple manœuvre d'écluse. Cette forme devra avoir au moins 120 mètres de long, sur 25 de large minimum. Aujourd'hui, les bâtiments sont très-longs ; et bien qu'on semble s'arrêter quelque peu dans cette voie, et que les limites extrêmes soient peut-être atteintes, il faut tenir compte de l'accroissement possible des dimensions actuelles. Autrefois, le rapport du maître-ban à la longueur était de 1 à 4. Maintenant, il est de 1 à 7 ou à 8, et même à 9, pour quelques constructions exceptionnelles en Angleterre. Le bassin de radoub avec les dimensions que nous lui donnons pourra recevoir deux bâtiments ordinaires, dont les longueurs réunies ne dépasseront pas 120 mètres, beauprés rentrés. On peut même croire qu'au lieu de deux bâtiments, ce bassin pourra en tenir trois de petites dimensions, qui y seront placés selon l'importance et la durée probable des réparations.

Quant aux établissements qui pourraient être construits à Timsah ou ailleurs, sur le parcours du canal, tels que : atelier de tout genre, magasins, docks, etc., nous les omettons à dessein, laissant ces détails aux soins de la Compagnie, qui sera la première intéressée à fonder ces établissements, dès qu'ils seront utiles, et qu'ils présenteront quelque chance de profit¹.

Dans la préparation des travaux, les études du terrain s'amplifièrent. Des ingénieurs se déployèrent sur toute la zone de l'isthme. De Lesseps accomplit son troisième voyage d'études, du 21 mars au 25 avril 1859. Parmi les explorateurs, nous trouvons cette fois-ci le Dr. Aubert-Roche, le médecin en chef de la Compagnie. Au rapport des ingénieurs qui s'appuient sur l'histoire, la géographie et la géologie de l'isthme, il ajoute ses observations sur les conditions de salubrité de l'isthme dont celles autour du lac Timsah.

Qu'est-ce que l'isthme de Suez ? De Suez au lac Timsah le désert, c'est-à-dire un sol sec, sablonneux et pierreux ; à Timsah quelque végétation, un lac d'eau très-salée entourée par ce désert ; de ce lac au lac Menzaleh, encore ce désert et le même sol ; enfin le lac Menzaleh, vaste étendue d'eau aussi très-salée communiquant avec la Méditerranée : tel est l'aspect des localités que trouvera le canal maritime.

Je défie le médecin hygiéniste le plus méticuleux de trouver dans ce sol et dans ces lacs l'ombre d'une cause de maladie.

¹ LESSEPS : *Percement*, op. cit., pp. 129-132.

Vers le lac Timsah il existe, comme je viens de le dire, quelques végétations ! Il serait bien difficile lorsque les chameaux, les lièvres et les gazelles y ont passé, que ses détritiques donnassent naissance à un miasme délétère, quel qu'il soit. Seraient-ce les eaux des lacs Timsah et Menzaleh qui pourraient donner naissance à des fièvres paludéennes ou autres maladies ? Il est vrai que ces lacs reçoivent, lors de l'inondation, une certaine quantité d'eau du Nil ; dans nos climats d'Europe, ce mélange d'eau douce et d'eau salée serait une cause certaine d'insalubrité : il n'en est rien en Egypte, dans les conditions où ces lacs se trouvent placés. L'évaporation est telle, par suite de leur étendue et de la chaleur, que l'effet du mélange d'eau douce ne se fait jamais sentir, et que l'eau de ces lacs est constamment plus salée que celle de la mer : fait constaté dans les procès verbaux de la Commission Internationale en Egypte.

Du reste, en dehors de la théorie, les faits sont là qui prouvent combien les bords de ces lacs sont salubres. Sur le lac Timsah, les Bédouins en affirmant la salubrité ; sur le lac Menzaleh, la population qui l'habite par sa vigoureuse constitution, met la question hors de doute.

Ainsi, dans l'isthme de Suez, il n'existe pas une localité ou des causes d'insalubrité et de maladies puissent être signalées¹.

Mais, jusqu'à l'ouverture des travaux à Port-Saïd, le 25 avril 1859, l'idée du port ou de la ville de Timsah reste vague.

2). Réalisation (1859-1862)

C'est vers le début de 1860 que l'idée de créer un port et de fonder une ville au bord du lac Timsah commence à se préciser pour deux raisons.

La première en est l'enthousiasme du vice-roi Mohammed-Saïd à cette idée, soutenu chaleureusement par de Lesseps. C'est dans son bateau glissant sur le Nil entre Manfalout et Siout que Son Altesse exprima à de Lesseps, en janvier 1860, son désir de réaliser, avec de Lesseps et la Compagnie, le plus promptement que possible le montage des dragues, le creusement de rigole de service de la Méditerranée jusqu'au lac Timsah et les travaux préparatoires du port intérieur². Répondant à l'inquiétude du vice-roi de l'opposition ottomane à l'égard du projet de création de Port-Saïd et de port de Timsah, de Lesseps écrit, le 10 février 1860, à M. Thouvenel, ministre français des affaires étrangères, dont la copie fut envoyée au vice-roi, que « nous allons porter tous nos efforts pour créer le port intérieur de Timsah et pour faire communiquer avec Port-Saïd »³. Une semaine plus tard, le 17 février 1860, de Lesseps écrit de nouveau au vice-roi que le Conseil d'Administration de la Compagnie « a décidé l'application d'une somme

¹ AUBERT-ROCHE : *Salubrité de l'isthme de Suez* dans I.S. no. 62 le 15 janvier 1859.

² LESSEPS : *Lettres...* 1860, op. cit. p. 275.

³ LESSEPS : *Lettres...* 1860, op. cit. p. 299.

importante aux opérations convenues pour la création des deux ports intérieurs de Votre Altesse, à Saïd et à Timsah, ainsi que pour les communications à creuser entre ces deux établissements »¹.

La deuxième raison est le besoin de plus en plus senti de la Compagnie d'avoir un siège d'organisation qui pourra rassembler les différents services des travaux du Canal et d'administration de la Compagnie dans un lieu le plus proche de tous les points des travaux. On a vu dans le chapitre traitant l'organisation des travaux que jusqu'à la fin de 1859 les bureaux de ces différents services avaient été dispersés dans quelques localités : à Paris (Administration centrale, y compris la Direction générale des travaux), à Alexandrie (Agence supérieure de la Compagnie en Egypte, y compris le Service central de la Direction générale des travaux) et au Caire, à Suez et à Damiette (Agences). En juillet 1860, le Service central de la Direction générale des travaux fut déplacé, pour qu'il fût plus proche à la ligne des travaux, d'Alexandrie à Damiette. En juin 1861, le siège de la Direction générale des travaux fut transféré en permanence de la France en Egypte. En attendant la disponibilité d'un établissement convenable à l'exigence de ses activités, la Compagnie maintenait Damiette comme siège provisoire. Cet établissement anticipé est la ville de Timsah.

Malgré ces deux poussées, la fondation de la ville de Timsah n'a pas été réalisée immédiatement à la suite de l'ouverture des travaux comme celle des autres établissements de l'isthme. Cela est pour des raisons suivantes.

Tout d'abord, comme dans le cas de Port-Saïd, le bord du lac Timsah était chargé de porter une double fonction : d'une part, établissement provisoire, appelé "campement", pour faciliter les travaux du canal et, d'autre part, établissement permanent, appelé "ville", destiné à abriter les activités du port intérieur et du service central de la Compagnie. En tant qu'établissement provisoire, le campement de Timsah, comme tous les autres, a été installé en novembre 1859. « Il se composait de quelques constructions en pisé. Des ouvriers y furent employés à couper les roseaux du lac au pied des dunes de Néfiché. A la fin de l'année on en avait porté déjà 400 charges de chameau dans les divers chantiers pour servir à faire des nattes pour couvertures de maisons et pour constructions d'abris »². L'année suivante, le campement développa la fabrication de briques

¹ LESSEPS : *Lettres...* 1860, op. cit. p. 317-318.

² VOISIN : op. cit. p. 142.

crues de pisé. Une maison en briques crues avait été construite à côté du chantier de fabrication des briques. Mais, vers le milieu de l'année, le campement fut abandonné¹. En tant qu'établissement permanent, cependant, la ville de Timsah n'était pas chargée de servir l'entreprise de canalisation. Sa présence n'était donc pas exigée avant la réalisation du Canal.

Ensuite, après l'inauguration des travaux, le 25 avril 1859, les travaux de l'isthme les plus urgents à réaliser étaient les installations des campements provisoires le long de la ligne du futur Canal, d'une part, et la canalisation proprement dite, d'autre part. Rappelons que dix campements de l'isthme ont été installés en 1859 et les efforts de la Compagnie ont été consacrés, au cours des années 1859-1862, à deux ouvrages principaux : le rigole maritime de Port-Saïd vers le sud, d'un côté, et le canal d'eau douce de Gassasine vers le lac Timsah, de l'autre, dont le percement du seuil d'El-Guisr constitue le travail le plus dur et décisif.

Enfin, les constructions du port et des bâtiments civils au bord du lac Timsah demandaient l'approvisionnement en matériaux et appareils de construction et en objets de consommation de tout genre nécessaires aux travaux et à la vie sur place, ainsi qu'en personnel et en mains-d'œuvre de toute échelle. Il fallait avoir donc, avant commencer ces constructions, des voies et des moyens de transports qui pourront faciliter les communications entre le lac Timsah et les centres d'approvisionnements : Toussoum, le Caire, Zagazig, Damiette ou Port-Saïd. C'est le canal d'eau douce, inauguré en janvier 1862, qui avait été destiné à résoudre ce problème. Ce n'est qu'après l'inauguration de ce canal d'irrigation et de communication que la fondation de la ville de Timsah est devenu ainsi possible.

C'est vers la fin de 1859 que l'emplacement du port futur et de la ville projetée commença à se préciser. Le Chronique de l'Isthme du premier décembre 1859 parle des travaux et de l'environnement autour du lac Timsah dont le site de la ville future :

Au lac Timsah, tout se dispose pour une vigoureuse impulsion dès que les travaux définitifs seront autorisés. On travaille aux puits, on a commencé les cultures ; le lac a été parcouru dans tous les sens : on sait que ce lac doit être l'emplacement du port et sera bordé par la ville centrale de la Compagnie. Les facilités que la nature y a créés pour cette double destination sont admirables ; on dirait qu'elle a tout prévu. Le plafond actuel est environ à 1 mètre 50 centimètres en contre-bas du plafond du grand canal ; on pourrait

¹ VOISIN : op. cit. p. 166.

dès à présent commencer à sec la fondation de tous les murs de quai. Au nord du lac s'avance une langue de terre semblant attendre les docks qui bientôt la couvriront; au fond du lac, c'est-à-dire au pied de la ville future, un quai de 2.000 mètres peut être élevé, et la disposition du terrain épargne un terrassement qui, dans ces circonstances ordinaires, serait de 20.000 mètres cubes.

Le plateau où doit s'élever la nouvelle ville est magnifique ; il n'y a que les rues à tracer ; c'est au pied de ce plateau que s'élève toute cette moisson de superbes roseaux dont nous parlions tout à l'heure¹.

Ruysenaers, ce Consul général des Pays-Bas en Egypte devenu Vice-Président de la Compagnie qui visita l'isthme en février 1860, parla de cet emplacement : « *La journée du 20 février a été employé à faire le tour des terres de Gessen et à explorer en tous sens le magnifique plateau sur lequel s'élèvera un jour la ville de Timsah... La nature semble avoir fait elle-même le tracé des quais et des bassins, qui sont pour ainsi dire déjà tout préparés* »². Mais, c'est vers le milieu de juin 1860 que l'emplacement de la ville future de Timsah, après un examen sérieux, semble être définitivement fixé. Le Chronique de l'Isthme nous montre l'inspection de de Lesseps et ses compagnons sur le terrain :

Le 16 juin, la caravane reprit sa marche vers le Nord pour faire une exploration du bassin du lac Timsah et une reconnaissance détaillée de l'emplacement destiné à la ville projetée, qui dominera par sa position le lac et les docks préparés pour son commerce...

Après avoir traversé le lac et avoir gravi les coupes qui le bornent au nord-ouest, nous nous trouvâmes à l'emplacement de la ville de Timsah. Le plateau qui présente une pente douce permettra de construire les maisons dans une situation des plus favorables. Mais ce qui a déterminé le choix du terrain, c'est le voisinage de véritables bassins tracés et creusés par la nature elle-même. Les dispositions des plans vont les utiliser au profit des docks de Timsah. Après un examen des lieux qui se prolongea assez longtemps, après avoir visité le tracé de la rigole d'eau douce qui va passer sur le plateau de la ville dans sa porte élevée, et dont la tranchée est entamée sur un grand nombre de points, nous suivîmes la direction que marquaient les jalons et les amas considérables de tuyaux en poterie qui vont servir à amener l'eau³.

A cet examen, s'ajoute l'observation du Docteur Aubert-Roche, le médecin en chef de la Compagnie, sur la salubrité du lieu qui renforça le choix de l'emplacement :

Le plateau de Timsah fait partie du seuil de Guisr ; c'est là que devront nécessairement se construire la ville et le port de jonction des quatre parties du monde.

¹ I.S. No. 83, 1^{er} décembre 1859, p. 358.

² I.S. No. 91, le 1^{er} avril 1860, p. 101.

³ ROSE : *Chronique de l'Isthme* dans I.S. No. 98, le 15 juillet 1860, p. 231.

J'ai visité avec beaucoup d'attention cette localité ; c'est une vaste plaine, située au nord-ouest du lac, et s'arrêtant presque à pic sur les bords. La hauteur moyenne du sol et à peu près générale sera de 9 à 10 mètres au-dessus du niveau de la mer. Comme salubrité, on ne pourrait mieux choisir ; comme site et vue, c'est magnifique. Le canal maritime débouche dans le lac, à deux kilomètres à l'est de la ville future, et traverse le bassin qui arrive auprès de la ville.

En visitant les bords du lac Timsah, j'ai pu constater la salubrité des terrains et des localités qui l'environnent¹.

Enfin, de Lesseps put écrire d'une manière explicite, dans son journal, que le site d'emplacement a été ainsi fixé : « *Nous avons marqué, sur le bord septentrional du lac Timsah, l'emplacement d'une ville où arrivera un canal dérivé du Nil, non loin de l'embouchure du Ouady ou vallée de Gessen* »². L'année suivante, dès les premiers mois, les dispositions générales du plan de la ville de Timsah furent arrêtées³. Le Chronique de l'Isthme, daté du premier avril 1861, fait une attention particulière à cet événement :

La station de Timsah reçoit de sa situation géographique une importance toute particulière ; elle est placée, comme on sait, au centre de l'isthme, au milieu du tracé du canal maritime et au débouché dans le lac du canal d'eau douce dérivé du Nil.

Cette situation est donc naturellement désignée comme destinée à devenir le centre de la direction des travaux ; on s'occupe de lui donner tous les développements nécessaires pour le moment prochain, il faut l'espérer, où le mouvement directeur se distribuera de ce point essentiel.

Dans ce but, le directeur général des travaux, M. Mougel-Bey, et l'ingénieur en chef, M. Voisin, viennent d'arrêter sur place le plan et les principales dispositions du port et de la ville de Timsah⁴.

Vers le mois de septembre 1861 les constructions des bâtiments furent commencées par les soubassements de deux des trois chalets Fréret. L'un fut destiné à servir de maison d'habitation, l'autre d'hôtel pour les voyageurs⁵. Mais, le plan d'ensemble de la ville de Timsah, notamment en ce qui concerne le mur de quai, constituait encore, en fait, un sujet de discussion, même jusqu'à la fin de l'année, au sein de l'équipe technique de la Compagnie⁶.

¹ AUBERT-ROCHE : **Rapport sur l'état sanitaire et médical de l'isthme de Suez et dépendance** dans I.S. No. 99, le 1^{er} août 1860, p. 246.

² LESSEPS : **Lettres,...** 1860, op. cit. p. 376.

³ VOISIN : op. cit., p. 216.

⁴ I.S. No. 115, 1^{er} avril 1861, p. 101.

⁵ VOISIN : op. cit., p. 216.

⁶ ACS : INJ 72 ou AN : AQ 153 / 900365 / 72.

Vers le début de 1862 les plans de la ville furent, enfin, apparemment achevés¹. Les constructions des bâtiments y continuaient. Les chroniques de l'isthme parlent de trois chalets en construction². A peu près au même moment, le 23 janvier 1862, le canal d'irrigation et de navigation, amenant l'eau douce du Nil et reliant le Caire au lac Timsah, fut inauguré. Mais, c'est vers le mois d'avril que la Compagnie semble préférer d'organiser la cérémonie de la fondation de la ville. Cet événement fut annoncé préalablement dans tous les chantiers, accueilli apparemment avec enthousiasme par les populations de l'isthme, du moins les gens de la Compagnie. « *Les agents de Port-Saïd qui ont pu se détacher sont en route pour aller assister à la pose de la première pierre de la ville de Timsah* », écrit un correspondant de la Compagnie en Egypte, daté d'El-Ferdane le 24 avril 1862. « *J'ai travaillé jour et nuit à mettre mon service au courant, afin de ne pas manquer la fête, que doit présider le comte Sala. C'est demain qu'elle devait avoir lieu ; elle a été remise au 27...* »³.

La cérémonie s'est déroulée avec solennité et marquée, comme dans les cas de Port-Saïd et d'El-Guisr, par la tradition religieuse chrétienne. Citons entièrement le riche et pittoresque chronique de l'isthme sur cet événement :

Le 27 avril a eu lieu la pose de la première pierre de la ville de Timsah.

Dès le matin les agents supérieurs de la Compagnie et de l'entreprise étaient réunis dans la ville d'El-Guisr. Une messe solennelle, dite dans l'église catholique de cette station pour la prospérité de l'établissement nouveau, a inauguré la journée. Elle s'est terminée par le *Domine salvum pacem*. Cette invocation trois fois répétée au milieu du désert rendu à la vie avait un caractère émouvant. C'était un souvenir religieux à la France auquel se mêlait un profond sentiment de sympathie pour le bonheur de l'Egypte, et de reconnaissance pour le prince qui la gouverne.

Des prières ensuite ont été adressées à Sainte Eugénie, patronne de Port-Saïd, et à la vierge Marie, patronne du Seuil, invoquant leur protection pour l'œuvre qui allait s'accomplir.

Après la messe, une foule nombreuse s'est rendue sur le plateau de Timsah. A la solennité assistaient MM. Voisin, directeur général des travaux, Ismaïl Bey, commandant de l'isthme au nom de S.A. Mohammed-Saïd ; Sciama, ingénieur en chef de l'entreprise générale ; Feinieux, délégué de l'entrepreneur général ; comte Sala ; Laroche, Larousse, ingénieurs de la Compagnie ; Aubert-Roche, médecin en chef ; etc. etc. Ils étaient entourés par les employés et les ouvriers européens de la Compagnie et de l'entreprise, par les médecins des diverses circonscriptions, et par un grand nombre d'Arabes accourus de toutes parts.

¹ I.S. No. 135, le 1^{er} février 1862, p. 37.

² I.S. No. 135, le 1^{er} février 1862, p. 37 ; I.S. No. 137, le 1^{er} mars 1862 pp. 66-67 et I.S. No. 139, le 1^{er} avril 1862, p. 102.

³ RITT : op. cit., p. 238.

La première pierre de Timsah a été posée après avoir été bénie par le desservant de l'église du Seuil. Un procès-verbal de la cérémonie sur parchemin, en français et en arabe, a été dressé et signé par le représentant du vice-roi Ismaïl-Bey et les principaux assistants. Sur la physionomie générale de cette cérémonie nous croyons devoir ici emprunter le langage pittoresque de notre correspondance :

— *C'était, nous dit-il, un magnifique tableau. Au-dessus de nous flottaient les pavillons unis de la France et de l'Égypte. Autour de nous un cercle d'hommes de tous les pays et de tous les costumes. Les voitures, les chevaux arabes, les chameaux chargés de leurs spectateurs, au centre le prêtre en habits sacerdotaux consacrant la première fondation de la ville nouvelle, et au loin dans l'horizon, sous les rayons du soleil couchant, la silhouette des montagnes. Quand tout a été terminé, dans le silence du recueillement une double acclamation s'est élevée : « Vive Mohammed-Saïd ! Vive le président de la Compagnie universelle ! ». Il y avait vraiment de l'enthousiasme et de l'émotion dans toutes les voix et sur tous les visages. Encore donc un progrès de fait. Au 1er novembre, la nouvelle ville sera assez avancée pour qu'on y puisse transporter et installer tout l'état-major d'exécution et d'administration de la Compagnie et de l'entreprise —¹.*

Un récit postérieur y ajoute un renseignement supplémentaire : la première pierre à poser est marquée par une inscription XXVII : APRILIS : AN : D : MDCCCLXII. « *Ce monolithe est enfoui dans les fondations du chalet de M. le président-fondateur* »².

Remarquons, pour terminer, la date de cérémonie souhaitée : le 25 avril. N'est-elle pas la date de l'ouverture des travaux à Port-Saïd trois ans avant ? Mais, malgré ce délai de deux jours, n'était-il pas toujours le printemps ?

¹ I.S. No. 142, le 15 mai 1862, p. 154.

² I.S. No. (nous avons oublié de noter, mais certainement vers mars / avril 1866).

3. Evolution de la ville (1862-1956)

Nous avons observé dans notre exploration préliminaire l'évolution des plans de la ville d'Ismaïlia que nous avons divisée en cinq périodes. L'époque qui nous concerne, celle de Formation (1862-1956), englobe les trois premières périodes : celle d'installation (1862-1869), celle de croissance lente (1869-1914) et celle d'extension (1914-1956). Nous allons voir maintenant, à partir des documents que nous connaissons, ce qui a été implanté, a disparu, subsiste ou s'épanouit, ainsi que les raisons et les modalités de ces transformations.

Notons cependant deux remarques préalables. D'une part : les œuvres de la Compagnie (canal maritime, canal d'eau douce, villes, campements) prennent place dans les terrains concédés par le Gouvernement égyptien dont la situation, le périmètre et le régime sont réglés par diverses conventions signées entre les deux parties concernées. D'autre part : certaines parties des terrains qui ne sont pas utilisées pour l'exploitation du canal sont à vendre aux particuliers, la gestion desquelles est effectuée par une institution conjointe de la Compagnie et du Gouvernement égyptien, le Domaine Commun.

Nous allons donc voir ce cadre juridique, territorial et administratif avant de considérer l'évolution de la ville elle-même.

a. Cadre juridique, territorial et administratif¹

1). Régime des terrains de la Compagnie en Egypte

La situation, le périmètre et le régime des terrains de la Compagnie en Egypte sont réglés par les conventions de 1854, 1856, 1866, 1886 et 1936.

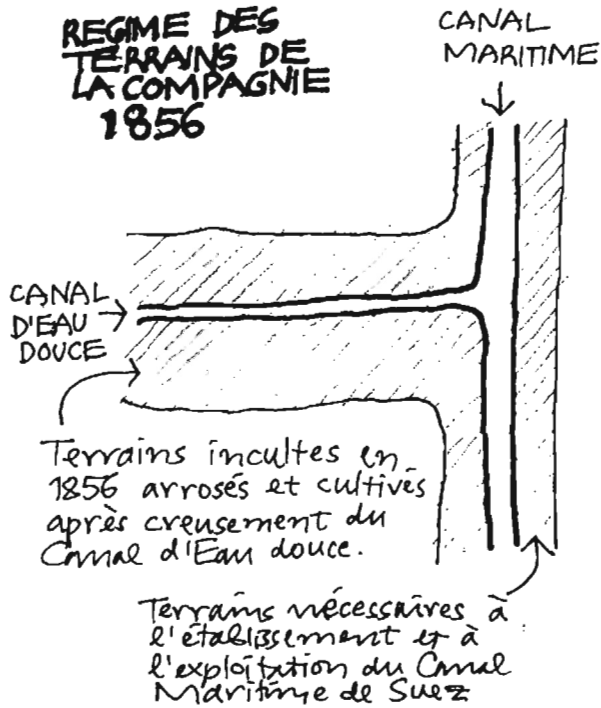
a).Conventions de 1854 et 1856

D'après ses Actes de Concession des 30 novembre 1854 et 5 janvier 1856, la Compagnie du Canal de Suez devait pouvoir disposer des terrains nécessaires à l'établissement et à l'exploitation du canal maritime, ainsi que de tous les terrains

¹ Source : ACS : CCIT I ou AN : 153 AQ / 900021 / 1.

du Domaine Public, alors incultes, qui, au moyen de l'eau douce d'un canal à établir, seraient arrosés et cultivés par ses soins.

SCHEMA 2



Pour éviter toute difficulté au sujet de ces terrains dont l'étendue se trouvait assez mal définie, l'article 8 de l'Acte de 1854 stipulait que, pour les délimiter, il serait dressé des plans et cartes, lesquels sont d'ailleurs visés à l'article 11 de l'Acte de 1856. L'accord semble cependant n'avoir pu s'établir à leur sujet car, en 1864, cette question de la délimitation de l'étendue de terrains concédés à la Compagnie étant toujours pendante, fut soumise à l'arbitrage de Napoléon III, en même temps d'ailleurs que celle de la rétrocession au Gouvernement Egyptien d'une partie du Canal d'eau douce et celle relative à la suppression des contingents.

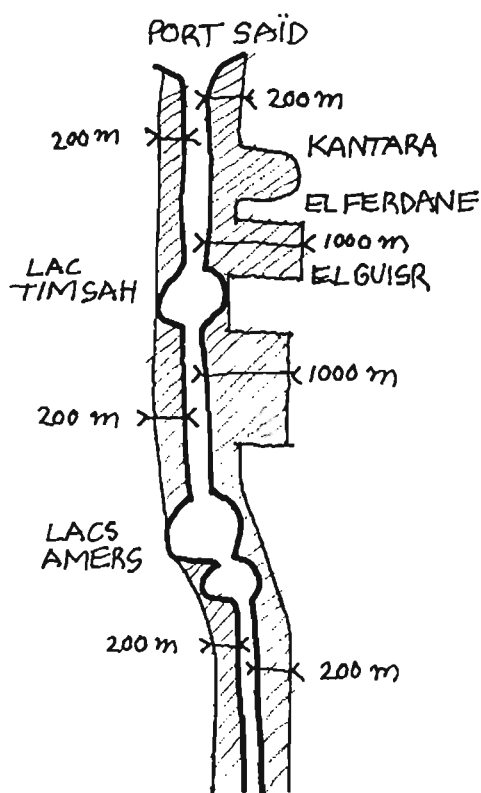
b). Convention de 1866

La sentence arbitrale fut rendue, le 6 juillet 1864. Les parties se mirent alors d'accord, et la Convention du 23 février 1866 qui, en fait, entérinait cette sentence, précise, au sujet de la question étudiée, les points suivants :

1. L'étendue des terrains concédés ne doit pas être restreinte à l'espace matériellement occupé par le Canal même, mais doit assurer à l'exploitation une entière et complète satisfaction. Toutefois, la Compagnie ne devra pouvoir obtenir aucune étendue de terrain pour en disposer, soit à des fins de spéculation, soit pour livrer ces terrains à la culture, soit pour y élever des constructions ou encore les céder après augmentation de la population.
2. Dans ces conditions les deux parties intéressées décident de ne maintenir, dans l'étendue des terrains concédés à la Compagnie, que 10 214 ha qui se trouvent

définis par l'annexe 3 et les plans 1, VII, IX, XIV et XVII joints à la Convention.

SCHEMA 3



REGIME DES TERRAINS DE LA COMPAGNIE 1866

Il s'agit de bandes de 200 m de largeur de chaque côté de l'axe du Canal dans toute sa longueur sauf :

- Dans les régions d'El-Ferdane, d'El-Guisr et du Lac Timsah au Grand Lac Amer, dans lesquelles la largeur de la bande, côté Asie, est portée à 1000 m.
- A Kantara où une zone supplémentaire est concédée.
- Dans les ports qui ont des délimitations particulières.

3. Quant aux terrains "susceptibles d'irrigation" et, de ce fait, visés par les Actes de 1854 et 1856, leur étendue est évaluée à 60 000 ha et il est décidé, conformément à la sentence arbitrale, qu'ils seront retournés au Gouvernement contre paiement d'une indemnité fixée à 30 millions de francs (soit 500 francs l'hectare).

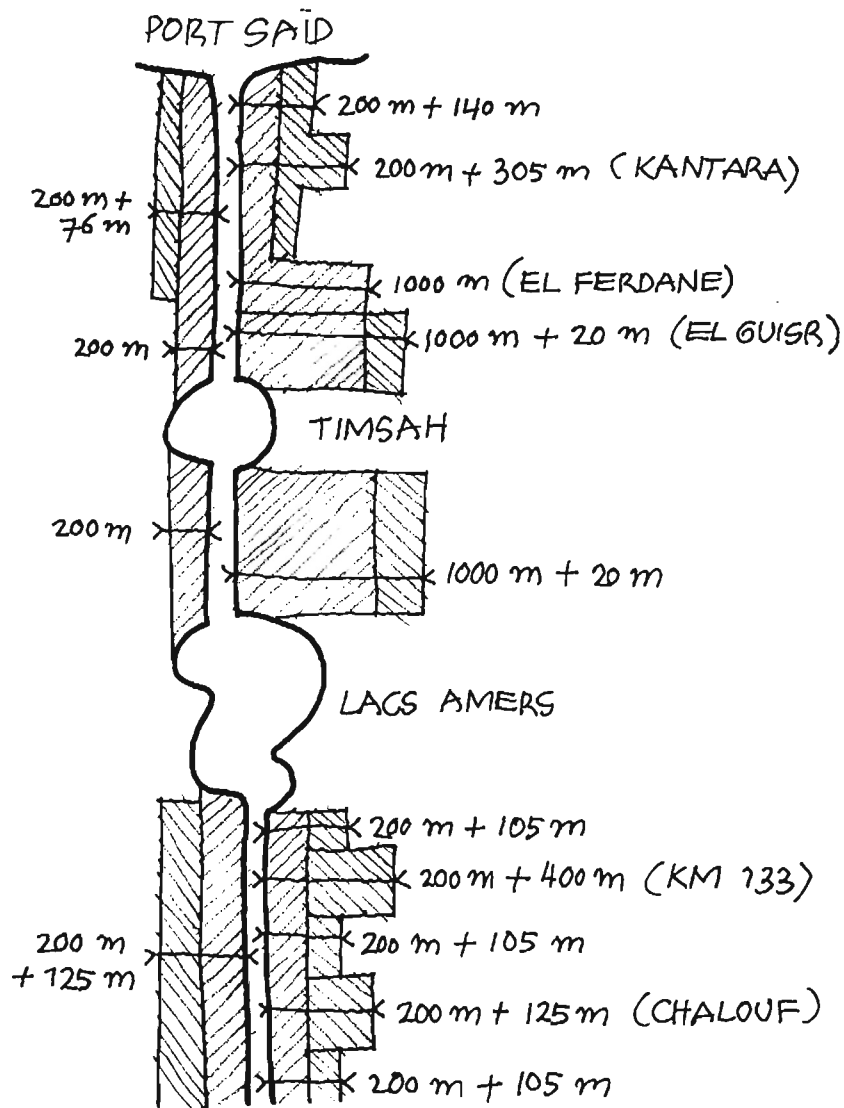
c). Convention de 1886

Il convient en outre de signaler qu'en plus des terrains dont l'étendue et le régime ont été définis par les Conventions mentionnées ci-dessus, la Commission du Domaine Commun intervient pour la vente et la location d'autres terrains régis par les Conventions passées en 1886, 1907, 1925 et 1936. Résumons celles qui concernent Ismaïlia (1886 et 1936).

En 1884-1885, la Commission Consultative Internationale des Travaux avait recommandé un programme de travaux concernant l'amélioration du Canal et

comportant, entre autres, un élargissement au plafond qui était de nature à diminuer l'importance de la zone de terrains dont la jouissance avait été attribuée à la Compagnie par la Convention de 1866.

SCHEMA 4



REGIME DES TERRAINS DE LA COMPAGNIE 1886

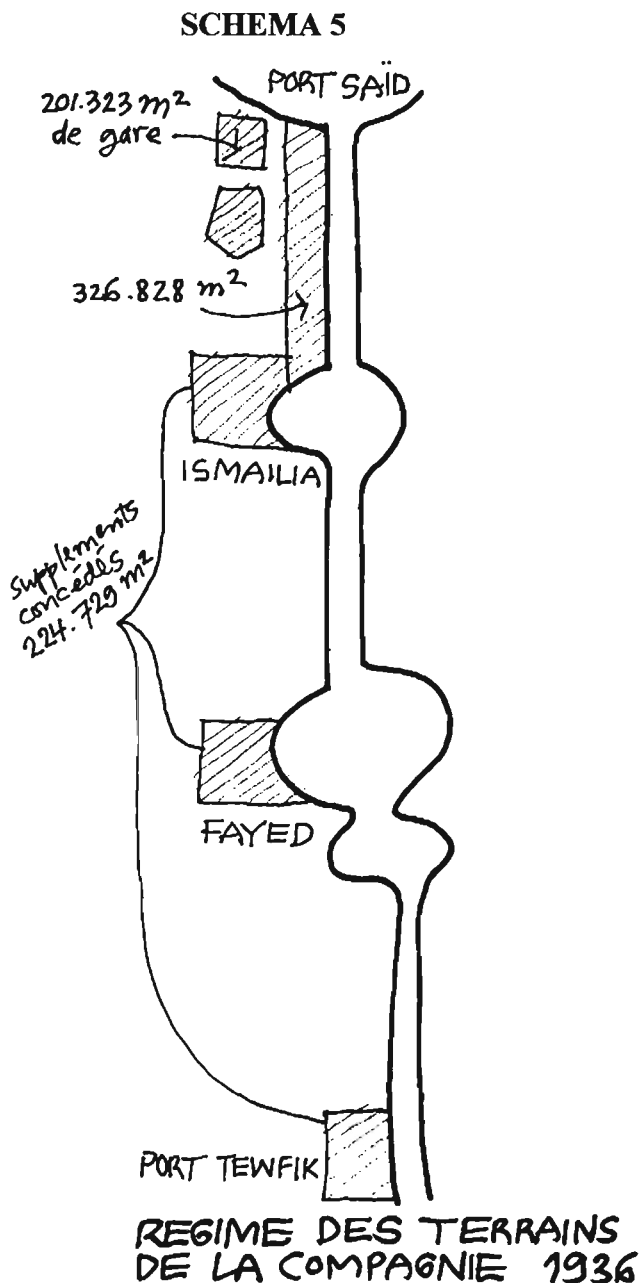
Le Gouvernement égyptien consentit alors à rétrocéder à la Compagnie une certaine superficie des terrains qui lui avaient été remis en 1866 (bandes de 76 m côté Afrique et 140 m côté Asie entre Port-Saïd et El-Ferdane ; puis 20 m côté Asie entre El-Ferdane et Grand Lac ; et enfin dans la région de Suez une bande de

105 m côté Asie et 125 m côté Afrique ; sur largeur de 305 m à Kantara, 400 m au Km 133 et 125 m à Chalouf).

En outre, en vue de faciliter à la Compagnie l'extension des surfaces d'eau des ports du Canal, une zone plus large de terrains lui fut attribuée à Ismaïlia et Port-Saïd.

La superficie de l'ensemble de ces terrains supplémentaires, fixée à 4 000 ha, fut cédée au prix total de 2 000 000 francs, correspondant à 500 francs l'hectare, prix fixé en 1866.

d). Convention 1936



Elle détermine entre autres questions, les conditions d'un échange de terrains entre la Compagnie et le Gouvernement égyptien. La Compagnie cède au Gouvernement égyptien, pour les besoins de l'Administration des Chemins de fer une étendue de terrains d'une superficie totale de 326 828 m² situé le long de la voie ferrée entre Port-Saïd et Ismaïlia.

Le Gouvernement égyptien cède en échange à la Compagnie 224 729 m² de terrains situés à Ismaïlia, Fayed et Port-Tewfik. D'autre part, le maximum de 20 ha prévus par la Convention du 3 juillet 1907 pour la superficie des terrains pouvant être occupés à titre gratuit par le Gouvernement égyptien est porté à 40 ha.

e). Remarque générale

Lotissements

A signaler enfin au sujet des lotissements des terrains de la Concession qu'il s'est établi un usage d'après lequel la Commission du Domaine Commun peut, si le développement d'un quartier de l'une des villes l'exige, et après accords préalables avec la Compagnie, prélever pour lotissement, des terrains situés dans l'étendue même de la Concession.

Terrains non lotis

Les terrains non lotis comprennent tous les terrains de la Concession ne faisant pas partie des catégories désignées ci-dessus. Ils sont administrés au lieu et place du Domaine Commun, dans les mêmes conditions, par la Compagnie seule.

2). Domaine Commun

a). Etablissement et fonctionnement

L'avancement des travaux du Canal fit bientôt ressortir qu'une notable partie des terrains compris dans la concession ainsi définie (10 214 ha), notamment ceux situés dans l'étendue réservée aux futures villes, resterait inutilisée pour le Canal maritime et il apparut alors que, d'une part, le Gouvernement égyptien ne pouvait plus disposer de ces terrains puisqu'il les avait concédés à la Compagnie et que, d'autre part, celle-ci ne pouvait, en restant dans l'esprit de la Convention, en tirer aucun parti pour son exploitation.

Pour régler cette situation, le Gouvernement égyptien et la Compagnie passèrent alors deux conventions le même jour, 23 avril 1869.

Ces conventions stipulent notamment :

- a. Article 4 de la première Convention : — L'usage des terrains concédés à la Compagnie (soit les 10 214 ha de la Convention du 22 février 1866 auxquels étaient ajoutés 300 ha pour Port-Saïd et 200 ha pour Ismaïlia) sera réglé par un arrangement spécial entre les parties intéressées.

- b. Article 1 de la 2ème Convention : — Les terrains à bâtir réservés à la Compagnie par la Convention de février 1866 et propres à la construction des villes, stations et établissements privés et qui seraient jugés non nécessaires à l'exploitation du Canal maritime, pourront être mis en vente.
- c. Article 2 de la 2ème Convention : — Les terrains ainsi destinés à être vendus seront divisés par lots et formeront un "Fonds commun" au Gouvernement égyptien et à la Compagnie.
- d. Article 5 de la 3ème Convention : — En vue de la distribution de ces terrains et de leur répartition pour leur mise en vente, il sera créé une Commission composée de 4 membres, 2 choisis par le Gouvernement égyptien et 2 par la Compagnie (Commission du Domaine Commun). Un des représentants du Gouvernement et un des représentants de la Compagnie sont désignés par la Commission et prennent le titre de "Commissaires délégués". Ils sont chargés du Service de l'Administration du Domaine Commun entre les réunions de la Commission qui ont lieu au moins une fois par mois. A chaque réunion, la Commission entend, et approuve s'il y a lieu, le rapport des Commissaires Délégués sur leur administration au cours de la période écoulée et prend telle ou telle décision relative à la question du mois suivant.

En fait, la Compagnie eut la gestion effective du "Domaine Commun" jusqu'à fin 1884. Le 18 décembre 1884, elle passa avec le Gouvernement égyptien une nouvelle Convention qui fixa des conditions de fonctionnement du Domaine Commun dont les principales sont les suivantes :

- La superficie des terrains à bâtir et pouvant être vendus à Port-Saïd, Ismaïlia et Port-Tewfik, est définie et délimitée par des notes et plans annexés à la Convention.
- Les 300 ha supplémentaires ajoutés en 1869 à la superficie des terrains concédés à Port-Saïd sont portés à 350 ha, mais l'extension de la plage, par les terrains d'apport, est limitée à 10 ha au-delà de la laisse d'eau de 1870.
- Il est précisé qu'à Port-Saïd et à Port-Tewfik il sera réservé une largeur de quai de 30 m pour les besoins de l'exploitation du Canal.

b). Terrains remis au Domaine Commun par Conventions 1869, 1884, 1886, 1936

Les travaux relatifs à l'appropriation des terrains et à leur lotissement, sont exécutés aux frais du Domaine Commun. La Commission procède ensuite à la mise en vente ou à la location de ces terrains d'après des prix cadastraux qu'elle établit en conséquence.

Répartition de recettes

Le produit des locations est toujours partagé par moitié entre le Gouvernement égyptien et la Compagnie.

Les recettes provenant des ventes sont réparties comme suit :

- a. S'il s'agit des terrains régis par les Conventions de 1869 et 1884, le partage est fait par moitié entre le Gouvernement égyptien et la Compagnie.
- b. S'il s'agit de terrains provenant de la cession consentie en 1886 par le Gouvernement égyptien à la Compagnie, le prix perçu au moment de cette cession (500 francs l'hectare, soit un sou le m²) est tout d'abord prélevé sur le prix de vente pour être remis à la Compagnie. Le solde est ensuite réparti sur la base de 2/3 au Gouvernement égyptien et 1/3 à la Compagnie.

Répartition des dépenses

Les frais engagés par le Domaine Commun pour l'appropriation des terrains sont supportés par la Compagnie et le Gouvernement égyptien dans les proportions indiquées ci-dessus suivant qu'il s'agit de terrains régis par les Conventions de 1869 et 1884 ou de ceux faisant l'objet de la Convention de 1886.

Terrains non lotis

Les frais d'appropriation sont entièrement à la charge de la Compagnie.

Les produits bruts des locations et de toutes recettes provenant de la gestion de ces terrains, sont versés par la Compagnie au Domaine Commun pour être partagés par moitié.

Aucune vente ne peut être consentie sans autorisation spéciale du Gouvernement égyptien. Si l'autorisation est accordée, les produits des ventes sont versés au Domaine Commun pour être répartis comme il est dit plus haut à propos des terrains lotis.

b. Etapes de l'évolution

1). Installation (1862-1869)

Dans cette période, ce sont encore les travaux du canal maritime qui constituent le générateur de la croissance de la ville de Timsah devenue, à partir de 1863, comme nous le verrons, Ismaïlia. Rappelons quelques faits généraux concernant des travaux et leurs effets sur la ville.

Après trois ans et demi de travail manuel, l'eau de la Méditerranée entre enfin dans le lac Timsah le 18 novembre 1862. Mais, deux problèmes se posèrent. D'une part, le travail était plus lent que prévu, avec deux ans de retard, et le coût en dépassa le budget alloué. Il fallait changer la méthode de travail, en utilisant des machines plutôt que la force humaine. Mais, la Compagnie n'avait pas d'argent. D'autre part, la mort de Mohammed-Saïd et la succession d'Ismaïl au trône en janvier 1863 créèrent un autre problème. C'était l'époque de l'abolition de l'esclavage (Lincoln proclame l'émancipation des Noirs en 1863) et les Anglais utilisèrent cet argument pour entraver la réalisation du Canal en appelant à l'opinion publique européenne et en suscitant l'hostilité de la Sublime Porte au projet du Canal. Pressé par le gouvernement britannique, le Sultan de Turquie ordonna à Ismaïl de retirer tous les ouvriers livrés jusqu'ici par Mohammed-Saïd selon le système de la corvée. Sous l'arbitrage de Napoléon III, la Compagnie devra renoncer, le 6 juillet 1864, aux contingents d'ouvriers indigènes. Elle devra en outre rétrocéder la quasi-totalité des terrains (60 000 hectares) que de Lesseps avait obtenus en concession et dont il avait envisagé la mise en valeur par irrigation ; elle ne conservera, aux abords immédiats du Canal maritime, que les terrains nécessaires à son exploitation et à la protection des berges. Enfin, le canal d'eau douce deviendra propriété égyptienne avec un simple droit d'usage par la Compagnie. En compensation, le Gouvernement égyptien devra payer à la Compagnie une indemnisation de 84 millions de francs.

Ces nouvelles données changent complètement la situation des travaux sur deux points. D'une part, pour remplacer les contingents de corvée, la Compagnie fit venir des ouvriers étrangers. L'appel de la Compagnie trouva une réponse enthousiaste. Les ouvriers arrivèrent par milliers : de France, du Piémont, de Calabre, d'Autriche, de Dalmatie, des Îles grecques, de Syrie, d'Algérie. D'autre

part, grâce à l'indemnisation mentionnée plus haut, la Compagnie put faire venir, enfin, des grosses machines longtemps désirées par de Lesseps, remplaçant les forces humaines. A côté des machines de Couvreux (des locomotives de 45 tonnes dont les godets ramassent le sable) déjà utilisées dans le percement d'El-Guisr depuis 1862, de gros appareils de travaux publics de Borel-Lavalley, spécialement créés pour les travaux de l'isthme de Suez, seront mises en action. En 1865-1866, 32 dragues et 5 excavateurs à sec fonctionnent ; en 1867-1868, 42 dragues ; en 1868-1869, jusqu'à 60 dragues tournent ! S'y ajoutent des appareils élévateurs, des bateaux à vapeur porteurs de vases, des gabares à vapeur, des chalands, des locomobiles, des grues à vapeur, des wagons, et quelque 200 bateaux. Près de 10 000 chevaux-vapeur, avec un rythme de 170 000 mètres cubes de creusement par mois, sont disponibles, servis par 4000 ouvriers. Ainsi, de 1865 à 1869, les travaux de percement marchaient à une vitesse étonnante. En 1868 l'eau de la Méditerranée entre dans les lacs Amers. Celle de la mer Rouge prit son tour le 15 août 1869. Et au 17 novembre 1869, comme tout le monde le sait, le Canal de Suez est inauguré.

Malgré la mécanisation et la présence des ouvriers étrangers, les travaux de l'isthme ont toujours besoin de milliers de fellahs. Entre le Grand Lac Amer et Suez, barré par le Seuil de Chalouf, 37 km sont creusés à sec dans des terrains difficiles à draguer : 6 000 fellahs utilisèrent des brouettes mues sur des plans inclinés manoeuvrés par 2 000 hommes.

Ainsi, le nombre des populations de l'isthme de Suez et d'Ismaïlia passe, comme nous l'avons vu dans l'évolution démographique, comme suit :

TABLEAU 20 : Populations dans l'Isthme de Suez et à Ismaïlia 1862 et 1869

Lieux	No. d'Européens		No. d'Indigènes		Totaux	
	1862	1869	1862	1869	1862	1869
Isthme de Suez	1 250	22 843	2 400	19 502	3 980	42 258
Ismaïlia		2 887		2 545	2 000	5 432

Du côté de la ville, les constructions se poursuivaient à un rythme soutenu, notamment entre 1862 et 1866. Le nombre de bâtiments passe de 2 en 1862 à 84 en 1866. Parmi les plus importants, on en note le Chalet du Président de la Compagnie (1862), le Bâtiment de la Direction générale des Travaux (1863-1866), le Gouvernorat (1863-1864), les Maisons des employés autour de la Place Champollion (1863-1864), les Maisons des employés célibataires autour des

places carrées (1863-1864), la Chapelle catholique (1864). Pour les Indigènes la Compagnie construisit une Mosquée (1864), pour les Grecs une Chapelle (1865-1866)¹. Des personnalités européennes et arabes se rendaient dans l'Isthme de Suez, passaient à Ismaïlia, exprimaient leur admiration et, parfois, leurs espérances et leurs prophéties : l'Emir Abdel Kader (1863) ; l'Ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, Sir Henry Bulwer (1863) ; le Prince Napoléon (1863) ; le Gouverneur général des Indes, Lord Mayo (1868) ; le Prince Tewfik (1869) ; le Prince et la Princesse de Galles (1869), etc. Des cérémonies et des fêtes s'y succédaient. Nous en reparlerons plus loin.

Conçue et réalisée par les mêmes planificateurs (ingénieurs et médecins de la Compagnie), dans le même but (support du Canal de Suez) et dans la même période (1859-1869) que les autres villes du Canal (Port-Saïd, Toussoum, El-Guisr), Ismaïlia n'échappe pas à leurs caractéristiques générales décrites dans une partie antérieure — voir VII.2.a.7).b). Fondation, développement, caractéristiques des villes de l'isthme (1859-1862). Regardons-y de plus près.

a). Structure socio-spatiale

Comme les autres villes du canal, l'aménagement de la ville d'Ismaïlia est marqué, comme nous l'avons vu dans l'exploration préliminaire, par le modèle orthogonal, composé de quatre "modules" (un module : unité carrée avec, au milieu, une place carrée plus petite). De 1862 à 1869 de changements se produisirent, aussi bien sur le plan morphologique que toponymique. Quelques articles de l'époque nous en parlent. Un article de 1866, par exemple, écrit par un ingénieur de la Compagnie de la première heure, nous décrit la physionomie de la ville d'Ismaïlia avec une précision technique et géographique :

Ismaïlia est un long rectangle de 2,358 mètres de longueur sur 450 de profondeur, divisé en cinq carrés de 450 mètres de côté, séparés entre eux par les avenues de l'Impératrice, Victoria, Isabelle et Cléopâtre. Au centre de ces figures régulières sont les places Monge, Leibniz, Saint-François de Sales, Champollion et Ibrahim. Ces deux dernières sont les plus importantes.

Des rues en diagonale de 20 mètres de largeur et d'autres de 11 mètres subdivisent ces carrés en d'autres carrés moins grands (de 100 mètres de côté).

Le quai Méhémet-Ali, d'une longueur de 2,000 mètres environ, sépare la ville du canal d'eau douce ; sa largeur est de 30 mètres.

¹ Pour la liste exhaustive, voir le cadastre des villes du canal aux ACS : TE 56 ou AN : AQ 153 / 890542 / 56.

Le parallélisme règne presque sur toute la longueur ; ce n'est qu'à hauteur de la rue Copenhague que le canal s'éloigne du quai pour aller se lier au canal maritime par le canal de jonction.

La ville a été bâtie au milieu du désert, entre le 30^{ème} degré 36 minutes et 40 secondes de latitude, et le 29^{ème} degré 56 minutes et 49 secondes de longitude ; à 9 mètres 63 centimètres au-dessus du niveau de la Méditerranée, dans une heureuse position, sur un terrain uni et en communication directe et facile avec Suez, Zagazig, et Port-Saïd ; elle est distante de 300 mètres environ du lac Timsah¹.

Quant à la toponymie, un article de 1869, par exemple, nous révèle quelques changements qui se produisaient. « *Quelques noms de rues, de places même, ont été abandonnés et remplacés par d'autres, soit qu'un événement ait consacré l'installation d'un quartier nouveau, ou que les habitants se soient habitués à une dénomination imprévue* ». Ainsi, « *Le quai qui longe le canal d'eau douce a toujours le nom de quai Méhémet-Ali. Des quatre grandes places, deux ont conservé leur première dénomination, ce sont les places Champollion et Leibnitz. La place Saint-François-de-Sales est devenue place Paléocapa, en souvenir de l'un des membres les plus dévoués de la commission internationale. La place Monge est devenue place Tewfik, en honneur du fils d'Ismail Ier, prince héritier d'Egypte* »². Cette nouvelle toponymie correspond donc au plan de 1870 version Borde (PLAN 10).

Malgré ces changements, la structure socio-spatiale restait stable. Les populations de la ville se répartissaient en principe en deux groupes : Européens et Arabes — voir le TABLEAU 20 (concernant les populations de l'isthme) plus haut). En pratique, les Européens se divisaient en deux groupes : Français et Grecs. Rappelons en les raisons : religions (les Français sont catholiques ; les Grecs sont orthodoxes), métiers (employés, d'un côté ; ouvriers et commerçants, de l'autre), appartenances culturelles (les deux groupes ne parlaient pas la même langue et ne suivaient pas le même mode de vie ; les Grecs, longtemps sous domination ottomane, étaient plus proches des Orientaux). Ainsi, la ville est divisée en trois quartiers : Quartier arabe autour de la Place Ibrahim à l'ouest,

¹ L'écrivain de cet article, M. André GUITER, diplômé de l'École des Arts et Métiers, est l'un des ingénieurs travaillant dans l'Isthme dès la première heure. On a vu son nom dans la liste des ingénieurs dans un chapitre antérieur. En 1862, il fonda la Société Artistique de l'Isthme de Suez à El-Guisr. D'une forme de lettre datée d'Ismailia le 17 février 1866, cet article fut publié d'abord dans le **Moniteur de la Côte d'Or**, puis republié dans l'**Isthme de Suez** (nous avons oublié de noter le numéro et la date de journal).

² C.U.C.M.S. (1869) : "Ismailia" (pp. 33-44) in **Voyages pittoresques à travers l'Isthme de Suez**.

Quartier grec autour de la Place Leibnitz à l'est, Quartier européen autour des deux places au milieu de la ville : Champollion et Saint-François de Sales / Paléocapa.

b). Constructions : types, emplacements et physionomies

Le plan de 1869, version Voisin (PLAN 9), nous permet de connaître les types de bâtiments construits à Ismaïlia jusqu'en 1869, leurs commanditaires / propriétaires et leurs emplacements dans la ville. Quant à leurs physionomies / apparences / langages architecturaux / styles, ce sont les rapports des travaux, les récits de voyage et les gravures qui nous renseignent.

Nous pouvons grouper les bâtiments sur plusieurs catégories. Dans la première catégorie, il y a deux types de bâtiments : privé (habitation) et public (bureau, magasin, maison de culte, etc.).

Dans la seconde catégorie, les habitations se répartissent en deux groupes : habitations individuelles (maisons, chalets, palais, etc.) et habitations groupées (maisons des employés mariés, maisons des employés célibataires, cité ouvrière). Quant aux bâtiments publics, ils sont de quatre types : bâtiments de survie / équipements de base (boulangerie, machines élévatoires, magasins, etc.) ; outils des travaux (bureaux, ateliers, chemin de fer, etc.) ; équipements publics (hôpital, école, ambulance, etc.) et facilités religieuses (église et mosquée).

Quant à leurs emplacements, le PLAN 9 nous montre que tous les bâtiments les plus importants sont placés sur les premiers îlots qui forment le front de la ville, tout au long du Quai Méhémet-Ali, face au Canal d'Eau douce et, plus loin, au lac Timsah. Ainsi, on y voit successivement, d'est en ouest, l'Usine hydraulique (usine Lasseron, sans numéro), le Palais de S.A. le Khédive (sans numéro), les Magasins de l'entreprise Borel-Lavalley (no. 32), le Bureau de l'entreprise Borel-Lavalley (no. 20), le Gouvernorat (no. 19), le bureau de la Direction générale des Travaux (no. 18), le chalet du Président de la Compagnie (no. 17), les Grands magasins de la Compagnie (no. 26), le Service du transit (no. 25), et la Mosquée (no. 23) entourée du Bazar arabe (no. 22).

Parmi les bâtiments publics, nous trouvons également l'église catholique avec presbytère et école (no. 4) près de la Place Champollion, l'église grecque (no. 29) au bord de la Place Leibnitz, l'hôpital européen (no. 5) et l'hôpital arabe (no. 3)

près de la Place Champollion et l'Hôtel des voyageurs (no. 28) près de la Place Saint-François de Sales.

Autour de la Place Champollion, nous trouvons les logements des employés mariés (nos. 8-15). Tandis qu'au-delà de la Place Champollion, se trouvent deux îlots carrés, occupés par les logements d'employés célibataires (no. 1 et 2). Quant à la Cité ouvrière, elle se situe à l'extrémité est de la ville, au bord du canal de ceinture (no. 30). Les habitations grecques, très nombreuses et serrées, sont construites autour de la Place Leibnitz. Quant aux habitations arabes, rares, elles se trouvent autour de la Place Ibrahim.

Quelles sont les physionomies de ces bâtiments ?

Rappelons rapidement d'abord les facteurs déterminants de l'habitat exposés dans un chapitre antérieur — voir VII.2.a.7).a). Facteurs déterminants des villes de l'isthme — : populations fixes qui l'habitent ; matériaux et techniques de construction ; esprit de l'époque.

Nous avons vu plus haut les habitants de la ville: les Européen et les Indigènes. Les Européens se divisent en deux groupes : Français et Grecs, chacun son quartier et ses habitations. Les Indigènes se composent de tous ceux qui ne sont pas européens : Arabes, Syriens, Egyptiens, Barbarins, Nubiens, etc. ; tous sont logés dans un même quartier.

Pour les constructions européennes, on emploie à l'époque deux matériaux principaux de construction : bois et maçonnerie. Les bois sont importés, sous forme de bâtiments préfabriqués (maisons mobiles, pavillons, chalets) à monter sur place ou de matériaux bruts à transformer (pour les portes, les fenêtres, les charpentes, etc.). Les matériaux principaux de maçonnerie sont des pierres, des briques, du pisé, de la chaux, des moellons, etc. dont la plupart sont disponibles dans la zone de l'isthme et du Delta. Tandis que pour les constructions indigènes, on emploie aussi des bois, mais surtout de la terre, des troncs de palmier, des roseaux, et d'autres matériaux locaux.

Quant à l'esprit de l'époque, ce sont des ingénieurs et des médecins qui vont l'insuffler de façon décisive. Les architectes-artistes ne sont pas nécessaires, car les ingénieurs peuvent prendre le rôle d'architectes. Les médecins donnent des recommandations aux ingénieurs pour ce qui touche le problème de la santé (la nécessité de vérandas et de jardins, l'épaisseur des murs, etc.). Sur le plan esthétique, ces acteurs sont imprégnés de l'esprit de l'époque, celui de

l'éclectisme dont les éléments sont d'origines variées : néo-classique, gothique, vernaculaire européen (maison en bois, manoir, maison à colombage, etc.), vernaculaire oriental (maison turque, arabe, chinoise, etc.), vernaculaire tropical (maison à véranda, à balcon, etc.).

C'est par ce dernier facteur que les caractéristiques de l'architecture des villes du Canal sont apparemment dessinées. C'est le médecin qui pose l'idée de base : *« Je suis certain, et j'en ai fait l'expérience, qu'en ayant des maisons bien exposées au nord, entourées d'arbres et de plantations, en ayant soin de bien arroser les environs de l'habitation, en tenant fermées les persiennes à partir de 9 à 10 heures du matin jusqu'au soir, l'on peut arriver à obtenir dans les maisons une température de 5 à 6 degrés en moins avec l'extérieur. J'ai pu constater même pendant le Kamsin (vent chauds du sud) des différences de 10 à 12 degrés et n'avoir que 30 degrés, tandis qu'à l'extérieur il y en avait 40. Dans mon cabinet de travail, placé dans les conditions que j'indique, le thermomètre se maintient entre 25 et 30 degrés, quelque élevée que soit la température de l'extérieur »*¹ C'est pourquoi *« L'Européen qui voudra habiter l'isthme devra donc faire attention à ce que sa maison soit le plus possible exposée au Nord [...] ; que les murailles aient au moins 50 cm d'épaisseur ; qu'elle soit entourée d'une véranda et de grands arbres afin que le soleil n'échauffe ni le sol ni les murailles ; les chambres devront être hautes ; bien aérées, à fenêtres opposées, avec persiennes, afin de se rendre maître de la lumière, des courants d'air et de les diriger. En été arrosez le sol environnant, faites de la ventilation, pendant la chaleur de la journée laissez pénétrer le moins possible de lumière et vous aurez toujours une température de 25 à 30 degrés au plus »*². Et l'ingénieur Voisin-Bey, le Directeur général des Travaux, écrit dans son rapport que : *« Toutes les maisons d'habitation étaient munies de vérandas. Des terrains leur étaient annexés pour des installations de communs et la création de jardins »*³.

Combiné avec l'esprit éclectique et le goût exotique *orientalisant, arabisant, sinisant, indianisant*, ... qui imprègnent des écrivains, artistes, architectes, européens de l'époque, nous allons voir que tous les bâtiments importants d'Ismaïlia sont entourés d'une véranda, non pas n'importe quelle véranda, mais

¹ I.S. no. 312, 15 juillet 1869.

² I.S. no. 312, 15 juillet 1869.

³ VOISIN-BEY : *Le Canal de Suez*. Vol. VI, p. 266.

véranda décorée des éléments artistiques orientaux, notamment ceux que nous pouvons voir souvent dans les palais musulmans turcs, arabes et indiens.

Nous ne connaissons pas les physionomies de tous les bâtiments dans la ville d'Ismailia, par manque de documents, aussi bien écrits que graphiques. Notons-en seulement les plus remarquables dans les rapports des travaux, les récits de voyage et les gravures.

Constructions européennes

Nous entendons par constructions européennes celles qui sont conçues par les Européens, en l'occurrence les ingénieurs de la Compagnie, même si elles sont destinées à un usage non-européen. Ainsi, le Gouvernement, le Palais du Khédive, voire la mosquée, sont des constructions européennes car, bien qu'ils soient utilisés par les Arabes, ils sont conçus par les Européens. Parmi les constructions européennes à Ismaïlia, nous connaissons seulement, et d'une façon incomplète, les bâtiments importants le long du Quai Méhémet-Ali (Chalet du Président, Direction générale des Travaux, Gouvernement, Palais du Khédive), autour de la Place Champollion (maisons des employés mariés, maisons des employés célibataires, chapelle catholique). Quant aux habitations et à l'église grecques, nous n'en connaissons aucune description. De même que pour la mosquée et le bazar arabe, construits par la Compagnie.

Chalet du Président de la Compagnie

Nous avons vu que lors de la fondation des villes du canal, la Compagnie avait importé en 1859 plusieurs bâtiments préfabriqués en bois par la maison Fréret de Fécamp (maisons mobiles, pavillons, chalets). Quelques-uns furent montés à Port-Saïd ; les autres furent expédiés dans divers campements à l'intérieur de l'isthme, et quelques-uns (nous n'en connaissons pas exactement le nombre) à Ismaïlia. Les rapports des travaux de Voisin nous apprennent qu'au cours de 1862, on commença la construction du « *Chalet d'habitation du Président, établi sur rez-de-chaussée en maçonnerie* »¹. Mais, ils ne nous expliquent pas la physionomie ou les données techniques du chalet. Nous pouvons seulement supposer qu'il fait partie des chalets préfabriqués en bois par la maison Fréret de Fécamp. Une gravure de 1864 (FIGURE 3) montre qu'il ressemble au bureau des ingénieurs

¹ VOISIN-BEY : *Le Canal de Suez*. Vol. VI, p. 266.

(FIGURE 1) implanté à Port-Saïd dont nous avons vu l'image dans un chapitre antérieur — voir VII.2.a.7).b). Fondation, développement, caractéristiques des villes de l'isthme (1859-1862). Il emploie des éléments d'architecture vernaculaire européenne (maison en bois de Normandie / d'Alsace / de pays Basque) et "orientale" (maison turque, maison tropicale de l'Asie du Sud-Est).

Les remarques des visiteurs sont variées, mais toutes comportent de compliments où les mots qui reviennent sont "joli", "élégant", "modeste" et "simplicité"¹. « *L'objet le plus en vue est, écrit un reportage de 1863 sur Ismaïlia, le chalet de M. de Lesseps, dans le style des chalets suisses* »². Sur son style architectural, un voyageur écrit que c'est « *un joli pavillon, moitié européen, moitié turc, et construit avec un goût exquis* »³. Un autre dit que les maisons sur le Quai Méhémet-Ali « *ont des airs de chalet ou plutôt de bungalow indou perfectionné* »⁴.

Direction générale des Travaux

Les rapports des travaux de Voisin sur ce bâtiment sont très minimes : ils mentionnent seulement que la construction de la Direction générale des Travaux commença en 1863. En revanche, un correspondant de la Compagnie qui restait dans l'isthme de Suez nous fait renseigner sur l'architecte et le style de la Direction générale des Travaux. Il s'agit de M. Pouchet, ingénieur de l'Ecole centrale, dont nous avons vu le nom dans la liste des techniciens travaillant dans l'isthme de Suez. « *Ce dernier dessine avec un goût charmant* », écrit le correspondant le 30 juin 1862 à propos de M. Pouchet. « *M. Voisin l'a prié de lui préparer un projet pour la construction des bâtiments de la direction générale à Timsah ; d'après ce que j'en ai vu, si le projet est adopté, ce sera fort gracieux* »⁵. Pourtant, selon la liste mentionnée plus haut, il n'est pas architecte, mais "ingénieur de transit", ce qui confirme notre constat, exposé dans un chapitre

¹ Voir par exemple les récits de voyage de Filippo Odetti, visiteur italien, publié dans I.S. no. 262, 15-19 juin 1867 et de C.U.C.M.S. (1869) : "Ismaïlia" (pp. 33-44) in **Voyages pittoresques à travers l'Isthme de Suez**.

² Reportage dans *Illustrated London News* le 31 janvier 1863, traduit et publié dans **Isthme de Suez** No. 159, le 1 février 1863.

³ Récit de voyage de Levasseur publié dans I.S. no. 150, 15 septembre 1862.

⁴ Récit de voyage dans l'isthme de M. Garbeiron publié dans I.S. no. 283, 1 mai 1868.

⁵ Lettre de correspondance citée par RITT Olivier (1869) : **Histoire de l'Isthme de Suez**, pp. 247-248.

antérieur, que tous les ingénieurs de la Compagnie peuvent jouer le rôle d'architecte.

Et en 1869, un récit mentionne : « *Après le chalet de M. de Lesseps, sur le quai Méhémet-Ali, vient la demeure du directeur général des travaux, M. Voisin-Bey. Ce second chalet n'a qu'un étage, mais il est vaste et élégant. Une colonnade ouvragée l'entoure ; une sorte de kiosque s'avancant, d'une extrême légèreté, complète admirablement les lignes gracieuses de l'habitation absolument orientale. Le jardin est régulièrement dessiné ; des gazelles sont dans les allées* »¹. Sur son style, un visiteur d'Ismaïlia en 1868 lui attribue un titre de la « *délicieuse habitation mauresque* »². Une photo de ce bâtiment de 1864 (FIG. 4) nous révèle combien ces commentaires sont justes.

Gouvernorat

Bien qu'il soit destiné à l'usage du Gouvernement égyptien, le Gouvernorat, siège du Gouverneur de l'isthme de Suez, fut construit par La Compagnie en 1863-1864. Il est souvent mentionné en passant dans les récits de voyage. Sur ses aspects architecturaux, un récit nous dit : « *Sa maison est de style oriental, carrée, aux grandes fenêtres cintrées. Un mât, où flotte le drapeau de l'Égypte, se dresse sur la terrasse que protège une galerie basse coupée à jour* »³.

Palais du Khédive

Le dernier bâtiment remarqué du Quai Méhémet-Ali est le Palais du Khédive, construit en 1869 pour l'inauguration du Canal. « *A l'extrémité du quai, au point où le canal d'eau douce se détourne vers le lac Timsah dont il suit la rive jusqu'au chantier VI, le souverain de l'Égypte s'est fait construire un palais dont il a confié l'exécution à un habile architecte, M. James Pouchet. Le monument est d'une grandiose simplicité de lignes. Il s'élève au centre d'un vaste terrain que limite une grille élégante. L'ogive orientale couronne les nombreuses ouvertures du rez-de-chaussée et du premier étage, ces dernières encadrées de colonnettes d'un dessin heureux. Deux ailes s'avancent de quelques mètres aux extrémités. L'entrée d'honneur, où l'on parvient en gravissant les marches d'un escalier*

¹ C.U.C.M.S. (1869) : **Voyage pittoresque**, p. 38.

² Récit de voyage de correspondant de la Compagnie, publié dans I.S. no. 300, 15 janvier 1869.

³ C.U.C.M.S. (1869) : **Voyage pittoresque**, p. 39.

monumental, couverte, forme à la hauteur du premier étage une terrasse spacieuse. Ce palais a été dessiné, construit et achevé en six mois »¹.

Eglise catholique

L'église catholique d'Ismaïlia, construite en 1864, est toujours mentionnée dans les récits de voyages. On décrit les activités qui s'y déroulaient et les décors intérieurs. Mais rares sont ceux qui remarquent son architecture. On dit souvent qu'elle est "petite", "simple", "jolie". Les commentaires les plus précis disent simplement qu'elle est de style "gothique" ou "gothique le plus simplifié". Citons, par exemple : *« Non loin de la place Champollion, entre les rues Lieussou, Jomard, Marie-Clotilde et l'avenue Victoria, on rencontre un chapelle gothique dédiée à Saint François de Sales, et desservie par deux pères et un frère de la Terre-Sainte. [...] L'intérieur de la chapelle est simple ; deux bénitiers formés de deux coquillages de la mer Rouge, sont scellés dans le mur et à l'entrée de la chapelle. Au-dessus de l'autel et sous un dais en velours violet, est placé un tableau représentant saint François de Sales, don offert par S.M. l'Empereur Napoléon III. La chapelle et le presbytère sont entourés d'une clôture en maçonnerie destinée à mettre le jardin des religieux à l'abri de khamsin. [...] Sur la face nord du clocher, entre le monogramme du Christ formé des lettres X et P qui se croisent, et de l'alpha et de l'oméga, on lit : XXII : MAIVS : AN : DN : MDCCCLXIV : date de la fondation »².*

Habitations des employés

Sur les habitations des employés mariés et célibataires, construites en 1863-1864, Voisin nous présente une description technique assez détaillée. Ainsi, nous pouvons imaginer les *« Maisons à simple rez-de-chaussée pour employés mariés, établies sur le pourtour de la place, dite place Champollion, et maisons pour employées célibataires, établies sur les carrés de terrain sis au nord de la place. Ces maisons étaient à pans de bois, avec garnissage en briques crues et enduits extérieurs et intérieurs au mortier de chaux; les constructions reposaient sur de petits soubassements en maçonnerie; la couverture était en nattes avec mortier de chaux mêlé de paille hachée (les couvertures furent refaites, en 1869, en tuiles*

¹ C.U.C.M.S. (1869) : *Voyage pittoresque*, p. 39.

² GUITER André (1866), op. cit.

plates de Marseille). Les charpentes avaient été confectionnées par les ateliers de Port-Saïd, et les menuiseries commandées à Marseille. Le montage des charpentes ne put être commencé que tardivement, par suite d'une longue interruption de la navigation sur le rigole maritime ». Et à la fin, il y ajoute que « Toutes les maisons d'habitation étaient munies de vérandas. Des terrains leur étaient annexés pour des installations de communs et la création de jardins »¹.

Constructions arabes

Sur les constructions arabes, c'est-à-dire les bâtiments conçus et réalisés par les populations indigènes à Ismaïlia de l'époque, nous ne savons pas grand-chose. La plupart des bâtiments arabes sont certainement de type privé (habitation), car les bâtiments publics (mosquée, bazar, même maison de l'imam) furent construits par la Compagnie. Les récits de voyage décrivent les habitations indigènes d'une façon très sommaire. Sur le Quartier arabe, un récit de voyage de 1863 nous dit que « chaque jour de nouveaux marchands s'établissent, des maisons et gourbis se construisent ; il s'opère d'un jour à l'autre un changement vraiment merveilleux »². En 1864, un autre voyageur nous dit qu'« ils s'y construisent des habitations légères dont quelques poteaux et quelques nattes font les frais, mais qui suffisent à leurs modestes besoins »³. En 1866, M. Guiter dont nous avons cité le texte plus haut nous raconte que « La population arabe, la plus nombreuse, occupe la place Ibrahim, ainsi que les carrés voisins, où ont été bâtis, par les soins de la Compagnie, une mosquée et un bazar arabes. Des habitations en planches, en nattes et en maçonnerie entourent ces dernières constructions »⁴. Et en 1868 : « La ville d'Ismaïlia (autrefois Timsah) a singulièrement progressé; les gourbis sont devenus des maisons très confortables, presque toutes ornées de vérandahs, chose d'une utilité très-grande dans ce climat »⁵.

Les populations indigènes utilisaient donc apparemment tous les matériaux disponibles et certainement les moins chers qu'ils pouvaient trouver sur place (de la terre, de la boue, de la brique séchée) ou dans la proximité, dans le Delta par exemple : troncs de palmier, roseaux, nattes, etc. Quant à leur langage formel, il

¹ VOISIN-BEY : *Le Canal de Suez*. Vol. VI, p. 266.

² I.S. no. 161, 1 janvier 1863.

³ I.S. no. 199, 1 octobre 1864.

⁴ *ibid.*

⁵ I.S. no. 278, 15-18 février 1868.

était certainement simple, comme celui que nous trouvons dans les habitations paysannes d’Egypte qui ont peu évolué depuis des milliers d’années : maison carrée, toit terrasse, peu d’ouvertures, auxquelles s’ajoute, comme un voyageur l’a évoqué plus haut, la véranda.

c). Personnalité / Caractère / Caractéristiques générales

Comme nous l'avons dit, la ville d'Ismaïlia reprend les caractéristiques des villes du Canal fondées précédemment : ville animée de mouvements et d'espérances ; ville de santé et de salubrité ; ville cosmopolite, conviviale et religieuse. Mais il y a plus. Comme nous verrons plus loin, elle est aussi, de 1862 à 1869, ville de souvenirs, ville verte, charmante, de plaisance et de fêtes.

Ville animée de mouvements et d'espérances

Rappelons que le Canal d'Eau douce liant le Nil et le lac Timsah est ouvert au début de 1862. A la fin de la même année, l'eau de la Méditerranée entre dans le lac Timsah. En 1864, la Direction générale des Travaux fut complètement transféré de Damiette à Ismaïlia. En 1865, le premier bateau passe de la Méditerranée à la mer Rouge par le Canal maritime de Port-Saïd à Ismaïlia, puis par le canal d'eau douce d'Ismaïlia à Suez. En 1868, le réseau du chemin de fer renforça la communication entre Ismaïlia et Zagazig, d'un côté, entre Ismaïlia et Suez, de l'autre. Et en 1869, tout le monde le sait, c'est la fête de l'inauguration du Canal, la plus grandiose du XIX^{ème} siècle.

Depuis sa fondation en 1862 jusqu'à l'inauguration du Canal en 1869, Ismaïlia devient donc le principal centre d'activités de l'isthme de Suez. Siège de la Direction générale des Travaux, Ismaïlia était aussi le siège de l'Administration générale de la Compagnie dans l'isthme, de l'Administration du service du transit pour les voyageurs et les marchandises, du service télégraphique et postal de Port-Saïd à Suez et à Zagazig et d'un conseil supérieur de santé. C'est là que M. de Lesseps demeure pendant son séjour en Egypte. Il parcourt tous les jours l'isthme de Suez à cheval, mais il rentre toujours à Ismaïlia, dans son chalet "simple-joli-élégant" que nous avons décrit plus haut. C'est là que M. Voisin, le Directeur général des Travaux, resta, de la fondation de la ville jusqu'à l'achèvement des travaux, avec sa famille ; sa femme y succomba, atteinte du choléra qui ravage l'isthme en 1865, sa fille y restait pour tenir compagnie son père. C'est là que tous les employés de la Compagnie, ingénieurs, comptables, administrateurs, ouvriers se concentraient. « A Ismaïlia, on est au cœur même des travaux ; écrit un voyageur, en 1864, c'est le point d'où rayonnent les ordres, où arrivent les rapports, où aboutissent les fils conducteurs ; aussi, d'assez vastes constructions

s'élèvent-elles sur divers points »¹. « *On entend le sifflement des tours mécaniques, le rebondissement des marteaux de forge, dans les ateliers de la Compagnie ; on voit les hauts poteaux du télégraphe électrique, les rails du chemin de fer échauffés par le soleil, en même temps qu'on peut se désaltérer de l'eau douce et rafraîchissante du Nil que fait couler devant vous le canal d'eau douce qui, venant du Caire, se divise en deux branches au nord et au sud le long du canal maritime* », écrit le correspondant de l'Isthme de Suez en 1868².

La ville d'Ismaïlia était donc animée par le mouvement des travaux et des populations. Mais derrière ce mouvement c'est l'espérance, gravée par de Lesseps et ses associés, de développer Ismaïlia comme centre de l'isthme et port intérieur de l'Égypte qui sera, dit de Lesseps, « *six fois plus grand Marseille* »³. Cette espérance trouve des échos chez les visiteurs. « *Le lac Timsah sera un des plus beaux ports du monde et nous le verrons bientôt couvert de navires venus de tous les points de l'univers* », note une correspondance du Courrier de Marseille en 1868⁴. En 1869, un journaliste qui assista à la fête de l'inauguration écrit : « *La situation d'Ismaïlia sur le lac lui assure l'avenir la plus brillant ; elle sera le trait d'union entre l'Occident et l'Orient ; elle sera l'entrepôt des riches marchandises de l'Inde, du Japon, de la Chine, de Java, des Philippines ; là viendront s'emmagasiner les produits presque inconnus encore de la côte Arabique, du golfe Persique et de la côte orientale de l'Afrique* »⁵.

C'est l'espérance aussi qui pousse les populations à venir à Ismaïlia, celle de trouver une vie meilleure ou de commencer une vie nouvelle. La meilleure illustration en est l'arrivée d'une bande d'Autrichiens condamnés par leur gouvernement et venus travailler dans l'isthme. Nous rappelons que les ouvriers européens sont venus nombreux à partir de 1864, après la suppression de la corvée. « *Un jour, une troupe de condamnés autrichiens, échappés du bagne, se présente aux chantiers ; Lesseps les accepte, le Consul d'Autriche les réclame ; Lesseps, bien décidé à leur laisser cette chance de refaire leur vie, traîne les choses en longueur. Et bientôt le Consul s'étonne de l'importance des économies*

¹ LÉCONTE Casimir (1864) : **Promenade dans l'Isthme de Suez**, cité dans I.S. No. 199, 1 octobre 1864.

² I.S. no. 298, 15 février 1868.

³ LESSEPS : **Lettres**, op. cit., p. 89.

⁴ Reportage de Latif, correspondance du **Courrier de Marseille**, cité dans I.S. no. 290, 15 août 1868.

⁵ I.S. No. 322, 15-18 décembre 1869.

que ces bagnards envoient à leurs familles, laissées en Autriche ; désormais il fermera les yeux »¹. Nous ne savons pas s'ils habitaient Ismaïlia mais, à cette époque, c'est Ismaïlia qui est le centre des travaux.

Les particuliers aussi, commerçants, négociants, hommes d'affaires, y sont venus. En 1863, « *Déjà plusieurs maisons ont établi des succursales à Timsah, et notamment une maison du Caire, MM. Adami et Jullien, négociants de cette ville, qui tiennent un véritable entrepôt de toutes sortes de marchandises et objets de construction* »². En 1864, « *Des longues rues bien alignées, bien ouvertes, sont tracées en divers sens et offrent déjà un certain nombre de maisons bien construites, par la Compagnie et par l'industrie privée, sur des terrains concédés à titre gratuit ou à prix débattu ; elles en attendent d'autres qui feront d'Ismaïlia une ville dont l'importance se réglera sur celle des transactions de toute nature qui provoquera l'ouverture du canal maritime. Des entrepôts particuliers se forment, des boutiques s'ouvrent, des auberges, des cafés s'établissent, tout cet ensemble prend aujourd'hui un caractère très-accusé d'activité commerciale et industrielle* »³. « *Ainsi Ismaïlia s'accroît de jour en jour. Et ce n'est plus la Compagnie qui y fait des constructions : elle ne s'occupe que d'achever le canal maritime ; de ses dragues ; des 70 et 80 000 mètres cubes enlevés par jour ; du transit entre les deux mers. C'est l'industrie privée, c'est le gouvernement égyptien qui travaille à l'agrandissement d'Ismaïlia* », écrit un reportage de 1868⁴. Un récit de voyage témoigne de cette animation et des mouvements dans le Quartier européen :

Ismaïlia, ainsi nommé en honneur du vice-roi actuel, Ismaïl-Pacha, a des rues rectilignes, portant chacune leur nom aux angles de l'entrée, presque toutes pavées et toutes munies de trottoirs, chose peu commune à Alexandrie, et tout à fait inconnue au Caire. Elle a une grande place hexagone, de bons hôtels, dont le plus recommandable est l'hôtel des Voyageurs, superbe bâtiment construit par la Compagnie, et à présent tenu par un particulier, des cafés-restaurants, des magasins de toute espèce, des établissements publics d'hygiène et d'instruction, une magnifique église catholique, une église grecque et une mosquée. Elle compte au moins 5 000 âmes, population intelligente et laborieuse qu'on peut diviser en deux classes : celle des employés de la Compagnie, et celle des commerçants et industriels attirés par la spéculation du libre commerce. On trouve à Ismaïlia non seulement le nécessaire aux besoins de la vie morale et matérielle, mais encore le superflu,

¹ COURAU Robert (1932) : Ferdinand de Lesseps. De l'apothéose de Suez au scandale de Panama, pp.90-91.

² I.S. No. 161, 1 mars 1863.

³ I.S. No. 199, 1 octobre 1864.

⁴ Reportage de Latif, op. cit.

le luxe des grandes villes d'Europe. Ce que ne fait pas la prévoyance de la Compagnie est exécuté par le libre commerce accouru de partout sur les différents points de l'isthme »¹.

Et dans le Quartier arabe :

Le Nubien coudoie le Cophte ; le bédouin, le fellah ; de Port-Saïd sont venus des Grecs, des Syriens, des Algériens et des Maltais ; de Suez sont venus des Indiens, des Abyssins et des Arabes. Toutes ces races se sont mélangées, tous ces hommes se sont confondus, chacun se livrant à ses goûts ; celui-ci louant des ânes, celui-là pétrissant le doura, cet autre ouvrant boutique au bazar ; et ce petit monde, presque insolent dans sa liberté, se sentant en Europe, bravant le cawas et se reposant dans la protection d'Ismaïlia-Ville, vous a des airs de faubourg.

Les eaux du Nil coulent à deux pas, et le quai du village arabe est devenu comme un marché permanent. Les grandes barques venues de Zagazig ou de Suez, chargées de pastèques et d'oranges, de salades vertes et de blé couleur d'or, s'arrêtent là et vendent leur cargaison. Vite les ballots de toutes formes s'amoncellent, les tas de fruits se forment. On éventre les paniers d'ajones d'où s'échappent les bananes et les limons doux, les morceaux de cannes à sucre et les œufs. L'enchère s'ouvre et les prix se débattent. Cent acheteurs se démènent autour du raïs qui vient d'étaler sa cargaison, et c'est en vain que du geste et de la voix les marchands, groupés, pressés, se bousculant, se renversant, s'injuriant, invoquant Allah, disent leur prix. Le raïs reste immobile, calme au centre du brouhaha.

Mais le train de Suez vient d'entrer dans la station d'Ismaïlia, et c'est l'heure où la ville voisine va finir sa journée de travail. Le sifflet de la locomotive et les cloches des ateliers se font entendre. Le raïs quitte son chibouk, choisit ses acheteurs et vend ! En une éclaircie, les marchandises sont enlevées et payées, et l'on voit, dans la rue principale du bazar arabe, un essaim d'enfants demi-nus courir les mains pleines d'œufs, de salades et de fruits. La bande se sépare à l'extrémité de la rue : les uns courent au chemin de fer gagner quelques paras ; les autres courent en sens inverse, vers la ville².

Ville de santé et de salubrité

« Ce qui attire à Ismaïlia, c'est que l'on sait y trouver l'air le plus pur. Les individus ne viennent pas seulement parce qu'ils pensent y rencontrer une position ou du travail ; ils savent aussi qu'il existe là, comme sur toute la ligne du canal, un service de santé organisé, et que s'ils tombent malades, ils seront généreusement secourus par la Compagnie »³.

¹ Récit de Filippo ODETTI dans la *Sentinelli dei Alpi*, traduit et publié dans I.S. No. 262, 15-19 juillet 1867.

² C.U.C.M.S. (1869) : "Ismaïlia" (pp. 33-44) in *Voyages pittoresques à travers l'Isthme de Suez*.

³ AUBERT-ROCHE (1867) : "Rapport sur l'état sanitaire et médical des travailleurs et des établissements du canal maritime de l'isthme de Suez du 1er juin 1866 au 1er juin 1867" publié dans I.S. No. 264, 15-19 juillet 1867.

Ces phrases sont du Dr. Aubert-Roche, médecin en chef de la Compagnie, dans son rapport annuel de 1867. On peut douter, à première vue, de leur objectivité, car c'est le jugement d'un homme sur son propre travail. Les faits prouvent cependant qu'il n'a pas tort. Il y avait des malades et des morts, certes. Il y eut même une épidémie de choléra parmi les victimes de laquelle sont un petit-fils de M. de Lesseps et l'épouse de M. Voisin. Mais, les taux de mortalité dans l'isthme sont plus bas que ceux de la France pour les mêmes périodes. Le TABLEAU 21 suivant révèle ces faits.

TABLEAU 21 : Taux de mortalité des populations européennes dans l'isthme

Période	Taux de mortalité en %
D'avril 1859 à avril 1861	1,04
D'avril 1861 à avril 1862	1,60
D'avril 1862 à avril 1863	1,46
D'avril 1863 à mai 1864	1,36
De mai 1864 à mai 1865	1,30
De mai 1865 à mai 1866 (choléra)	3,74
De mai 1866 à mai 1867	1,86
De mai 1867 à mai 1868	1,41
De mai 1868 à mai 1869	1,01
Terme de comparaison : mortalité en France	2,40
A Ismaïlia de mai 1868 à mai 1869	1,04

Source : Isthme de Suez no. 312, 15 juillet 1869.

La raison de la différence du taux de mortalité dans l'isthme et en France se trouve certainement dans la salubrité du lieu et dans les mesures prises pour la maintenir.

On se rappelle, qu'en 1860, sept ans auparavant, le Docteur Aubert-Roche constata, lors de la quête du site de la ville de Timsah, la salubrité du lieu. « Comme salubrité, on ne pourrait mieux choisir ; comme site et vue, c'est magnifique. [...] En visitant les bords du lac Timsah, j'ai pu constater la salubrité des terrains et des localités qui l'entourent »¹. En 1863, au début de l'existence d'Ismaïlia, il proposa déjà ses idées d'assainissement de la ville :

La position d'Ismaïlia réunit toutes les conditions désirables de salubrité. Les Européens et les Arabes, qui ont habité ce chantier, y ont joui d'une santé excellente, seulement il ne faut pas laisser dénaturer cette salubrité, il faut, lorsque l'on fonde une ville, prendre à l'avance toutes les mesures hygiéniques nécessaires, bien aérer les rues et les maisons, faire en sorte que les eaux s'écoulent facilement. Il faut que des égouts soient construits pour recevoir les eaux ménagères et autres, qu'un système de fosses d'aisances soit bien

¹ AUBERT-ROCHE : **Rapport sur l'état sanitaire et médical de l'isthme de Suez et dépendance** dans I.S. No. 99, le 1er août 1860, p. 246.

établi, que le sol des rues soit solidifié, afin que l'on puisse par tous les moyens entretenir la propreté de la ville : et de sévères dispositions sont nécessaires, surtout dans le village arabe, afin que la salubrité et la santé publique ne soient pas compromises.

Je ne parle pas de l'eau : le canal arrive devant la ville, il arrose déjà des plantations de palmiers qui ont été faites autour de la place Champollion; seulement il faut aviser à ce que cette eau soit maintenue pure et salubre¹.

On sait que toutes ses idées ne sont pas réalisées à l'époque d'installation (1862-1869). Les égouts, par exemple, n'y sont construits qu'à partir de 1907 dans la "ville européenne" et qu'à partir des années 1930 dans la "ville indigène"². Mais il en avait proposé le projet environ cinquante ans avant leur réalisation.

Nous avons vu que dans l'organisation des travaux, le Service de santé fut créé en 1859 au sein de l'Agence supérieure (de la Compagnie) à Alexandrie. En 1862, le Service de santé fut rattaché à la Direction générale des Travaux à Damiette, puis, à partir de 1863, à Ismaïlia. Pour effectuer le Service de santé, l'isthme de Suez, grand chantier de 160 km de long, était divisé médicalement selon les besoins des travaux et du service en 7 circonscriptions. Ce sont respectivement, de la première jusqu'à la septième : Port-Saïd, Kantara, El-Guisr, Ismaïlia, Sérapeum, Chalouf et Suez.

La circonscription d'Ismaïlia fut installée en mars 1863 avec un effectif de 4 personnes : un médecin, un *effendi* aide-médecin, un pharmacien-économiste et un aide-pharmacien. Deux ambulances, l'une avec huit lits pour les Européens, l'autre pour les Arabes, furent provisoirement établies en attendant la construction de la maison de santé. Plus tard, l'effectif et l'équipement sont augmentés : Ismaïlia est servie par deux médecins (Dr. Aubert-Roche et Dr. Companyo), un hôpital permanent pour les Européens (1866) et un autre, plus simple et plus petit, pour les Arabes. Nous les voyons dans le plan Voisin de 1869 ; ils se trouvent à proximité de la Place Champollion. C'est grâce aux rapports de santé des médecins de la Compagnie que nous connaissons les conditions de santé et de salubrité de la ville d'Ismaïlia et de ses populations de 1862 à 1869.

D'une année à l'autre, les médecins notent avec un grand soin l'apparition et la disparition des maladies, les changements climatiques, les régimes alimentaires, les conditions d'habitations et d'autres facteurs supposés avoir une influence sur la santé. On lit dans leurs rapports que les principaux facteurs qui déterminent les

¹ I.S. No. 166, 15 mai 1863.

² ACS : CCIT / 1 ou AN : 153 AQ / 900021 / 1

conditions de santé des populations de l'isthme sont le climat, l'alimentation et l'habitation. Or, ces facteurs n'avaient pas été bons pour la santé au début des travaux. Pendant le mois de juillet 1863, par exemple, la température variait entre 23° le matin et 38° l'après midi avec une moyenne de 29,6° ; pour le mois de janvier 1864 les chiffres respectifs étaient 7,5°, 16° et 11,57°¹. L'alimentation et l'habitation avaient été insuffisantes pour résister au rude climat du désert. Sur les conditions de l'habitation, par exemple, le médecin nota en 1865. « *Il faudrait être difficile pour élever des réclamations contre les habitations d'Ismaïlia ; il y a plus que le nécessaire. Quelques inconvénients ont été signalés, comme l'absence de plafonds dans les maisons du carré des célibataires, des portes ou des fenêtres mal closes ; il en a été bien vite fait justice. Un seul défaut existe dans la plupart des habitations : c'est le peu d'épaisseur des murailles et des toitures, ce qui rend ces maisons chaudes en été et froides en hiver. Peut-être serait-il facile d'y remédier. Ce fait est dû à la rapidité de la construction. Qu'en pense, en effet, qu'en avril 1862 il n'y avait pas une seule maison à Ismaïlia, c'était le désert, et qu'aujourd'hui il y a là une ville, le centre administratif des travaux, avec une population de 2,000 âmes environ* »². Les maladies (et les causes) qui frappent les Européens étaient : dysenteries et diarrhées (mauvais régime et variation de température, son abaissement et le froid la nuit) ; affections du foie (élévation de la température, chaleur, alimentation excitante, alcool) ; gastro-céphalites et insolations (chaleur et soleil) ; bronchites et affections rhumatismales (froid, humidité et changements de température pendant l'hiver) ; ophtalmies (mauvaise alimentation, refroidissement de la nuit lorsqu'on dort la tête découverte, rayonnement de la lumière) ; affectations gastriques (mauvaise alimentation et excès). Quant aux Arabes, les mêmes maladies existaient parmi eux. L'environnement de la ville à l'époque était aussi moins bon. « *La ville d'Ismaïlia, construite sur un sol sec et sablonneux, se présente sous un aspect assez grandiose ; elle est bien dessinée, mais elle a un grand inconvénient, c'est la largeur des rues et l'absence de tout abri contre le soleil. Il faut nécessairement que les grandes rues et la place soient plantées d'arbres. A part cet inconvénient, on peut dire qu'Ismaïlia offre toutes les garanties possibles de salubrité* »³. Aussi,

¹ TABLEAU METEOROLOGIQUE D'ISMAILIA 1863-1864 publié dans I.S. No. 195, 1 août 1864.

² I.S. No. 218, 15-18 juillet 1865.

³ ibid.

« La question de propreté se présente partout dans les mêmes conditions de difficulté et de nécessité délicate et difficile : empêcher les individus de jeter les immondices, les eaux sales dans les rues et les endroits détournés, c'est toujours difficile ; il n'est pas plus facile d'établir un service régulier de salubrité, à moins que cela n'ait lieu par entreprise, comme en France, et avec de fortes amendes »¹. Mais, « Malgré quelques infractions, nous nous hâtons d'ajouter qu'il est peu de ville en France aussi propres et aussi salubres qu'Ismailia »². L'infériorité du taux de mortalité, même pendant l'épidémie de choléra en 1865, nous en convainc. Citons en le rapport du médecin en chef :

L'épidémie a duré seize jours, du 25 juin au 11 juillet ; depuis cette date, il n'y a pas eu un seul cas. On peut donc affirmer que l'épidémie est terminée. Aujourd'hui la santé est excellente, à peine quelques indispositions ordinaires.

La mortalité parmi les Européens a été pendant cette épidémie de 184 ; elle a surtout atteint les Grecs, les Dalmates, les Italiens, les Bretons et quelques autres Français. Si l'on compte ce chiffre de mortalité avec le chiffre de la population de l'isthme qui était de 7 000 Européens environ, on trouve que la proportion de la mortalité a été de 2,62 %. Or, à Paris, en 1849, lors de l'épidémie du choléra, la proportion de la mortalité a été de 2,65 %. L'isthme de Suez, par rapport aux épidémies, peut donc entrer en comparaison avec Paris³.

Nous savons que, malgré sa courte durée, l'épidémie marque un épisode dramatique dans l'Histoire de la ville d'Ismailia. Elle a enlevé un petit-fils du Président de la Compagnie et l'épouse du Directeur général des Travaux. Mais il y d'autres drames. Le rapport du Dr. Companyo, par exemple, nous révèle le sort tragique d'un groupe d'immigrés maltais. Venant d'Alexandrie — où ont campé et séjourné les pèlerins venus de la Mecque, lieu de diffusion de l'épidémie — une famille maltaise composée de deux femmes et six enfants s'est installée dans le "quartier des marchands européens" (le Quartier grec certainement) le 20 ou le 21 juin. Dès leur arrivée, ils ont succombé. Il reste quatre enfants orphelins en convalescence. Il y eut certainement d'autres tragédies. Un autre effet de l'épidémie fut le départ précipité des ouvriers grecs et italiens, 2 000 environ⁴.

A l'exception de ce fléau, les conditions de santé et de salubrité (climat, habitation, alimentation) s'améliorèrent progressivement. Le climat était de plus

¹ *ibid.*

² *ibid.*

³ I.S. No. 220, 15-18 août 1865.

⁴ COMPANYYO Louis : "Rapport sur le choléra à Ismailia" publié dans I.S. No. 221, 15 septembre 1865.

en plus tempéré grâce, d'une part, au remplissage du lac Timsah par l'eau du Nil et de la Méditerranée et, d'autre part, par la végétation qui poussait partout dans la ville. La température moyenne pendant les mois chauds, par exemple, baisse de 28,15° en 1863-1864 à 27,43° en 1868-1869, tandis que la température moyenne pendant les mois froids augmente de 15,05° en 1863-1864 à 15,19° en 1868-1869¹. Tous les voyageurs étaient impressionnés par l'ordre, la verdure et la propreté de la ville. « *A Ismaïlia, les rues sont presque toutes macadamisées, balayées et soigneusement arrosées. D'anciennes caisses à eaux, qui servaient autrefois à abreuver les ouvriers des divers chantiers ont été placées sur des roues, et un chameau les traîne mélancoliquement à travers les rues ; afin que le public ne puisse douter de leur usage, on a inscrit en gros caractères sur les dites caisses : Arrosage public* ». « *La place principale, celle où se croisent les rues importantes de la ville, est plantée de palmiers et de fleurs ; des plantes grimpantes garnissent presque tous les piliers des vérandahs et forment un gracieux abri contre les excès du soleil et ceux de la poussière que ces arrosages ne réussissent pas à dominer complètement* »². « *Ce qui me plaît à Ismaïlia, c'est que tout est d'une grande propreté. Les maisons sont très jolies et les rues bien entretenues. [...] Le service médical est bien fait* »³. Et en 1869, notre médecin peut ainsi dire dans son dernier rapport médical pendant la période des travaux de l'isthme⁴ :

Nous voici au centre du canal, dans la ville qui est destinée à devenir la capitale de l'isthme. [...]

Nous avons déjà parlé de son beau climat, des améliorations qui ont eu lieu. Aujourd'hui, places, avenues, et quais sont plantés d'arbres, l'eau est en abondance partout, on irrigue, la végétation se développe avec rapidité et Ismaïlia se couvre de verdure. [...]

Si les questions qui se rapportent à la santé sont d'un grand intérêt pour les habitants actuels d'Ismaïlia, elles ne le seront pas moins pour ceux qui viendront s'y établir : ils voudront savoir comment on s'y porte, quel est le climat ; or, je le dit, et je le répéterai sous toutes les formes il n'y a pas, il ne peut y avoir en Egypte et dans le monde entier une ville plus salubre.

Il la compare à d'autres villes du Canal, en ces termes :

¹ RESUME DES OBSERVATIONS METEOROLOGIQUES DU 1^{er} JUIN 1863 AU 31 MAI 1869 publié dans I.S. No. 312, 15 juillet 1869.

² Lettre de Marquis DERAIGECOURT publié dans I.S. No. 279 1 mars 1868.

³ Récit de la correspondance de l'I.S. en Egypte, publié dans I.S. No. 277, 1 janvier 1868.

⁴ "Rapport sur l'état sanitaire et médical des travailleurs et des établissements du canal maritime de l'isthme de Suez du 1er juin 1868 au 1er juin 1869" dans I.S. No. 312, 15 juillet 1869.

Ismailia, climat sec, localité des plus salubres, s'est encore améliorée par les eaux et les cultures ; Port-Saïd, climat humide, localité salubre au milieu de la mer et des lacs, sans végétation, a vu sa salubrité augmenter avec le dessèchement des terrains qui l'entourent. Que reste-il donc à faire au point de vue de l'amélioration de la santé ? C'est de développer les cultures autour d'Ismailia, de continuer le dessèchement autour de Port-Saïd et lui créer de la végétation, et cela est facile en continuant ce que nous avons si bien commencé.

Il prononce enfin sur Ismailia une allocution presque prophétique :

Ismailia n'est pas seulement remarquable par sa santé et sa salubrité, mais encore par ses eaux, sa végétation et sa douce température pendant huit mois de l'année ; ses nuits fraîches et splendides pendant toute l'année. On a parlé des nuits d'été du Caire, qu'est-ce en comparaison de celles d'Ismailia ? Ici ni humidité, ni poussière. Je crois donc qu'Ismailia est destinée à devenir non seulement un centre de commerce, d'industrie et d'affaires, mais encore une ville de santé et de plaisir, son lac d'eau salée est là pour des bains de mer pendant toute l'année. Ismailia sera une résidence d'hiver pour l'Europe, et une résidence d'été pour l'Egypte.

Ville cosmopolite, conviviale et religieuse

Il nous paraît clair que, avec la composition des populations (d'origines raciale, culturelle et religieuse diverses), la structure socio-spatiale (Quartier grec, Quartier Français, Quartier de commerce / d'industrie, Quartier arabe) et les cérémonies religieuses qui marquent les événements historiques (fondation de la ville, entrée de la Méditerranée dans le lac Timsah, etc.), Ismaïlia est une ville cosmopolite, conviviale et religieuse. Disons-en simplement quelques mots et citons quelques passages de documents qui montrent comment ce caractère s'y manifeste.

Il se manifeste d'abord dans le discours. Nous avons vu, dans le chapitre traitant de la fondation des villes du canal, l'esprit qui anime de Lesseps et ses associés dans leurs actions. Héritiers de la Révolution française et vivant la révolution industrielle, ils sont à la fois "humanistes" et "réalistes". Enfants de la tradition chrétienne et du siècle positiviste / rationaliste, ils sont aussi à la fois attachés aux valeurs chrétiennes et tolérants envers les adeptes des autres religions. C'est cette disposition mentale qui permet la floraison du caractère cosmopolite, convivial et religieux dans les villes du canal qui avaient précédé Ismaïlia et que nous avons décrites plus haut. Dans la fondation et la construction de la ville d'Ismaïlia, c'est le même esprit qui détermine le caractère de la ville. La lettre de de Lesseps, datée du début de 1863, à l'abbé Soubiranne, directeur général de l'Œuvre des Ecoles d'Orient, dont nous allons citer la partie pertinente, montre bien cet esprit. Il fait appel aux offrandes des catholiques de France et d'Europe pour fonder des établissements de secours sur les quatre points de Port-Saïd, Timsah, Suez et Aden¹.

En donnant aux ouvriers musulmans, de beaucoup les plus nombreux sur les chantiers, et toujours si scrupuleux dans les pratiques de leur culte, la satisfaction d'avoir au milieu d'eux leurs imams, leurs muezzins, leurs cadis et leurs mosquées, la Compagnie ne pouvait oublier que les ouvriers européens représentaient chez elle les intérêts de la grande famille chrétienne, et que ce devait être une de leurs ambitions et une de leurs satisfactions les plus vives de faire revivre le christianisme au seuil même de son bureau.

C'est dans cette pensée que la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez a, depuis plus d'une année déjà, construit à El-Guisr, chantier principale du point culminant de l'isthme, une chapelle consacrée à Sainte-Marie du désert. Cette chapelle est desservie par M. l'abbé Gibon, mon ami, qui a bien voulu venir dans le désert, au milieu de nos plus rudes travaux, nous prêter le secours de son bienfaisant ministère dans lequel il va être secondé par son fils, qui est prêtre aussi.

¹ I.S. No. 159, 1 février 1863

Une autre chapelle a été construite à Port-Saïd, sous l'invocation de Sainte Eugénie, que la Compagnie a choisie pour sa patronne. La chapelle de Port-Saïd est desservie par deux excellents prêtres de l'ordre des Franciscains de Terre-Sainte, que Mgr. l'évêque du Caire a bien voulu nous désigner. Ils vont être assistés pour les secours aux malades, heureusement fort rares sous ce merveilleux climat, et pour l'école des enfants, par des sœurs de l'ordre du Bon Pasteur d'Angers, que la Compagnie demande à la maison de cet ordre établie au Caire. Très prochainement enfin, en transportant à Timsah la direction de ses services des travaux, la Compagnie y établira une nouvelle chapelle avec un hôpital pour les malades, et une école pour les enfants.

Ainsi, le 22 mai 1864, la première pierre de la chapelle catholique d'Ismaïlia fut posée, bénie par Mgr. l'évêque catholique du Caire, délégué apostolique en Egypte et en Arabie. Suivant les intentions de S.M. l'Impératrice Eugénie, la chapelle fut dédiée à Saint-François de Sales. Le discours de l'ingénieur en chef, M. Sciama, adressé à l'évêque, montre l'attachement des ingénieurs de la Compagnie aux valeurs chrétiennes que nous avons signalées plus haut. Citons en la partie révélatrice :

Un petit groupe de travailleurs, pionniers de la civilisation, fixés dans le désert pour la réalisation d'une grande idée, et donnant satisfaction à leurs sentiments religieux par l'édification d'un autel voué à saint François de Sales, tel est le spectacle que nous présentons aujourd'hui. C'est le progrès rallumant le flambeau de la foi sur la terre des patriarches.

Et quel vocable précieux pouvait être choisi pour cette paroisse par l'auguste souveraine qui veille avec une si touchante sollicitude aux destinées de notre œuvre ! Saint François de Sales, la personnification de la foi la plus pure comme de la charité la plus dévouée, saint François de Sales, le précurseur et l'ami de saint Vincent de Paul, était le patron naturellement indiqué de cet autel où viendront se fortifier les cœurs, se retremper les courages, et d'où rayonnera d'une manière incessante l'esprit de fraternité si nécessaire parmi nous¹.

Ce caractère (cosmopolite, convivial et religieux) se manifeste ensuite dans la structure socio-spatiale de la ville avec laquelle nous sommes déjà familiarisés : Quartier grec à l'est ; Quartier français au milieu ; Quartier arabe à l'ouest. Pour chaque quartier la Compagnie construit un édifice de culte : une église orthodoxe pour les Grecs, une église catholique pour les Français, une mosquée pour les Arabes. Le groupement des populations, qui se traduit dans la structure socio-spatiale de la ville, suit, en fait, la distinction plutôt confessionnelle que raciale. Car, sur le plan racial, les Grecs étaient considérés, selon la classification de populations faite par la Compagnie, comme Européens au même titre que les

¹ I.S. No. 192, 15 juin 1864.

Français. Mais ils étaient placés dans un quartier séparé de celui des Français. Il y a d'autres critères de séparation que la religion, certes, tels que la langue et le mode de vie. Mais le fait que le quartier est équipé d'une église orthodoxe, construite par la Compagnie, montre la primauté de la religion, par rapport à la race, dans l'esprit de la Compagnie. Il y a donc apparemment un modèle idéal de la ville, chez les dirigeants de la Compagnie, selon lequel un quartier représente à la fois un groupe social et une communauté religieuse.

Ce caractère se manifeste, enfin, dans l'ambiance et la vie socio-culturelle, aussi bien au niveau de la ville que du quartier. Au niveau de la ville, ce sont les cérémonies et les fêtes communes qui réunissent ces populations cosmopolites. Imprégnés par l'esprit à la fois "humaniste" et "réaliste", "chrétien" et "tolérant", tel que nous l'avons dit plus haut, les dirigeants de la Compagnie incluent toujours les musulmans en donnant la parole à leur chef le plus respecté (imam, cheikh, ouléma, même mufti) et la possibilité aux populations arabes de participer. A part la célèbre fête de l'inauguration du Canal en 1869, la cérémonie la plus remarquable qui réunit toutes les populations d'Ismaïlia est celle de l'introduction des eaux de la Méditerranée dans le lac Timsah, le 18 novembre 1862, bénies par le grand mufti d'Egypte et Mgr. l'évêque du Caire. « *L'Europe entière y avait ses représentants, écrit la correspondance de l'Isthme de Suez. Parmi eux on remarquait le consul de France au Caire, le consul d'Italie, le consul général de la Hollande, le consul général de l'Autriche, le prince Czartoriski, la princesse Czartoriska, ...* »¹. Citons les passages les plus pittoresques :

Travailleurs européens, fellahs et Bédouins étaient répandus sur les bords et les berges du canal. Le grand muphti de l'Egypte, les principaux ulémas du Caire, le scheik-Ul-Islam, l'évêque catholique d'Egypte environné de son clergé, les personnes invitées, les ingénieurs, les médecins, les chefs de chantiers et d'ateliers qui tous ont pris part à ce grand travail, occupaient et entouraient l'estrade. Le délégué du vice-roi, Ismaïl-Bey, était présent.

M. de Lesseps présidait. Il réclame le silence, et s'adressant aux ouvriers encore massés sur la digue établie pour retenir les eaux :

« *Au nom de S.A. Saïd-Pacha, je commande que les eaux de la Méditerranée soient introduites dans le lac Timsah, par la grâce de Dieu* ».

Il y eut un moment de silence solennel ; chacun avait le regard fixé sur la digue. Mais au moment où l'on vit l'eau s'élaner par la coupure, grondant et entraînant les terres, une immense acclamation s'éleva : c'étaient des bravos, des cris d'enthousiasme ; l'émotion avait pénétré tous les cœurs. J'ai vu des larmes couler sur des figures bronzées par le soleil ; j'ai entendu les hurrahs répétés des représentants de l'Angleterre, se mêlant franchement à ceux de tous les assistants. La musique jouait l'air national d'Egypte, les ulémas,

¹ I.S. No. 155, 1 décembre 1862.

debout, invoquaient Allah à haute voix et les chefs lisaient le fetwa, espèce de procès-verbal religieux qui constate ce grand fait, et dont il sera donné lecture dans toutes les mosquées de l'Égypte.

Que dire après un tel spectacle ? La ville du seuil même [El-Guisr], si curieuse, bâtie au milieu du désert, ne nous présenta plus qu'un intérêt secondaire. Un *Te Deum* y fut chanté, dans la chapelle du seuil, par l'évêque d'Égypte. Tous les Européens, quel que fût leur rite, y assistaient ; je crois même y avoir vu quelques Arabes.

Pour terminer la fête, une table de cent cinquante couverts réunissait les travailleurs européens, les chefs arabes, les invités, tous les fonctionnaires et employés présents au seuil¹.

La cérémonie confère le plus grand prestige à de Lesseps aux yeux des musulmans. Après cette cérémonie, le grand mufti du Caire lui fit hommage d'un livre contenant le texte de l'allocution qu'il avait prononcée à cette occasion. « *L'impression, exécutée en lettre de couleur, est, paraît-il, un chef d'œuvre, écrit le chroniqueur de l'Isthme de Suez. Les vignettes, les celles-de-lampe, toutes les richesses de l'ornementation arabe y sont prodiguées avec un art et un goût sans pareil. [...] Il a été lu solennellement dans toutes les mosquées de l'Égypte, et qu'il est une sorte de mandement religieux. M. Ferdinand de Lesseps y est appelé l'Élu d'Allah ; c'est à coup sûr la première fois que ce titre est décerné par un grand pontife de la religion de Mahomet à un étranger ou chrétien* »².

Au niveau de quartier, les habitants jouissent d'une vie socio-culturelle qui leur était propre et qui se distinguait de celle des autres quartiers. Dans le Quartier français, des réunions sociales se produisaient dans plusieurs lieux. L'église catholique fut le centre spirituel des expatriés où les cérémonies consacrées aux grands moments de la vie étaient organisées : baptêmes, mariages, obsèques, et autres. Elle était desservie par deux pères et un frère de la Terre-Sainte. « *Ces religieux, de l'ordre de Saint-François d'Assises, ont remplacé à Ismaïlia l'abbé Gibon, victime de son zèle et de son dévouement, décédé à El-Guisr en 1864, le premier apôtre de la foi qui prêché l'Évangile à Ismaïlia* »³. « *Le dimanche, après la messe, le fanfare d'Ismaïlia exécute plusieurs morceaux sur la place qui précède l'église* »⁴. Il y avait aussi une Société chorale qui, en organisant un concert en 1866, réussit à recueillir de l'argent au bénéfice des victimes des

¹ I.S. No. 156, 15 décembre 1862.

² I.S. No. 158, 15 janvier 1863.

³ Lettre datée d'Ismaïlia (isthme de Suez), 17 février 1866, de M. André Guiter, le directeur de la Société artistique de l'isthme de Suez, publiée d'abord dans le *Moniteur de la Côte d'Or*, puis dans I.S. (nous avons oublié de noter le numéro et la date).

⁴ C.U.C.M.S. (1869) : "Ismaïlia" (pp. 33-44) in *Voyages pittoresques à travers l'Isthme de Suez*.

inondations qui avaient frappé plusieurs départements de France¹. Un cercle fut inauguré pour faciliter les contacts, mais aussi pour éviter le compartimentage qui commença à se former parmi les employés de différents niveaux. « *Le président honoraire du cercle, le fils du président de la Compagnie, M. Charles de Lesseps, prononça à cette occasion son premier discours, une éloquente affirmation du principe d'égalité au nom duquel toutes grandes choses sont possibles* »². Mais la maison, elle aussi, participa à la cohésion sociale des populations françaises à l'étranger. Des soirées musicales et des bals étaient organisés d'une maison à l'autre. « *Un bal au désert ! Oui, vraiment et joli bal. On dit que partout où les Espagnol s'établissent, ils commencent par tracer un fort et bâtir une église. Nos églises à nous ne sont que de modestes chapelles, mais à la place de forts partout nous portons avec nous les habitudes de plaisir et de distraction, qui tout en rappelant la patrie absente, font un peu oublier les regrets. Les toilettes, arrivées pour la plupart de Paris, étaient d'une grande élégance ; les fleurs, cueillies sur place, d'une grande fraîcheur, et surtout l'animation était très-vive. J'aurais pu dire avec le doge à la cour de Louis XIV que ce que m'étonnait le plus à ce bal, c'était de m'y voir, et de m'y voir jusqu'à trois heures du matin ! ... L'orchestre était composé de musiciens amateurs, membres de l'Orphéon et tout employés de la Compagnie ou de l'entreprise. Une contredanse chantée a eu pour moi, vieil enfant sexagénaire, tout le charme de la nouveauté. Un fort beau souper assis de quarante couvertes, et renouvelé deux fois, est venu ranimer les forces épuisées des danseuses d'abord, des danseurs ensuite. La couleur locale y était représentée par une gazelle rôtie et entière, par des Arabes servants de toutes les nuances foncées connues, et par des poissons du lac Timsah ! Des poissons au désert, ce n'est pas la moindre des curiosités, et on les trouve maintenant en très grande quantité et d'excellente qualité* »³. M. Voisin, le Directeur général des Travaux, reçoit tout le monde chez lui tous les jeudis soirs. On y organise des concerts. On entend du violon, du violoncelle, du cornet à piston, du piano, ... dans le désert⁴.

¹ I.S. No. 253, 15-21 janvier 1867.

² C.U.C.M.S. (1869), op. cit.

³ Lettre de Marquis DERAIGECOURT publiée dans I.S. No. 279, 1 mars 1868.

⁴ Récit d'Emil de NAJAC, *Dix jours dans l'isthme de Suez*, publié dans le Figaro, puis republié dans I.S. No. 285, 1 juin 1868.

Du Quartier grec, nous ne savons pas grand chose. A la différence du Quartier français essentiellement occupé par des habitations, le Quartier grec, appelé aussi le quartier industriel ou commercial, avait une double fonction : logement et commerce. Nous ne savons pas s'il y avait des rencontres sociales chez des particuliers ou dans un cercle comme dans le Quartier français. Nos sources parlent seulement de rencontres, de caractère plutôt commercial que social, dans l'hôtel et dans le café. Un visiteur d'Ismailia de 1868 parle d'un riche Grec d'Alexandrie qui donna un grand bal le lundi gras dans son hôtel. « *Il transforme ses jardins en salle de danse ; il pave même la rue à ses frais, pourquoi ? pour recevoir le vice-roi qui a daigné accepter son invitation* »¹. Malheureusement, le visiteur n'eut pas le temps d'assister à cette fête, car il y avait un grand bal costumé le mardi gras chez M. Voisin. Par contre il nous parle d'une sorte de café-concert qui s'appelait la Belle Hélène.

Nous avons passé une soirée au café de la Belle Hélène, dans le quartier grec à Ismailia. Une troupe de musiciens allemands en tournée dans l'isthme, y donna des concerts. L'orchestre se tient dans un coin. Des jeunes filles blondes, que l'on dit d'une pureté sans tache, y raclent du violon et du violoncelle. Les hommes se sont réservés les guitares et les instruments de cuivre. Toutes les tables sont garnies de buveurs, principalement des Français, qui semblent prendre un grand plaisir à cette musique de passage. Elle écorche bien un peu les oreilles, mais, dans le désert, on aurait tort de se montrer difficile.

D'ailleurs, les musiciennes sont assez jolies, et les buveurs les regardent plus qu'ils ne les écoutent. L'un d'eux me fait confidences. Il est amoureux de la violoniste, qui lui sourit derrière son archet.

— *Nous ne sommes pas à Paris, me dit-il. Ici, il n'y a pas le choix. Il faut aimer qui on trouve. Christine a le nez un peu long ; mais je ne lui déplaît pas. Elle n'a qu'un défaut sérieux. Elle veut que je l'épouse. Ah ! mais non !*

Tiens ! voici des masques. C'est juste ! Nous sommes en carnaval. Les Français sont partout les mêmes. Ils seraient chez des sauvages d'une nudité parfaite, qu'ils éprouveraient encore le besoin de se travestir.

A cet effet, tout leur est bon. Babin et Delphine Baron n'ont pas de succursales à Ismailia. Peu importe ! On se costumera, soit en femme soit en Bédouin. On entre ainsi affublé au café de la Belle Hélène ; on prend gravement une chope, on reçoit sans mot dire une bordée de sifflets, et l'on se retire majestueusement, enchanté de sa soirée.

Au moment où nous allons nous retirer nous-mêmes, tous les buveurs viennent à nous, et nous offrent un punch. A notre bienvenue ! Au succès de l'isthme ! A la France ! ... Les toasts se succèdent, les verres se vident, les Allemands jouent nos airs nationaux, et le baron de ***, un joyeux compagnon, entonne des chansons à boire ... Du diable ! si ce soir-là, je me suis cru en Egypte².

¹ Récit d'Emil de NAJAC, publié dans I.S. No. 294, 14 octobre 1868.

² *ibid.*

Quant au Quartier arabe, la vie socioculturelle se concentrait pendant la journée dans le bazar arabe et, dans la soirée, dans la mosquée et au café Soliman.

La population d'Ismaïlia se divise en deux parties : arabe et européenne. Cette dernière est formée de Français, Italiens, Allemands et Grecs. Ce sont ces divers éléments qui constituent la population. Chacun a son quartier. La partie commerçante est groupée autour de la place Leibniz, appelée aussi quartier Industriel. La population arabe, la plus nombreuse, occupe la place Ibrahim, ainsi que les carrés voisins, où ont été bâtis, par les soins de la Compagnie, une mosquée et un bazar arabes. Des habitations en planches, en nattes et en maçonnerie entourent ces dernières constructions.

Un marché quotidienne se tient au centre du bazar. C'est ici que le crayon d'un artiste trouverait de l'emploi.

Le soir, lorsque le soleil a disparu de l'horizon, les Arabes oisifs vont s'asseoir près de leur mosquée, qui est encore l'un des points saillants de la ville, et là ils promènent leurs regards sur le vaste et magnifique tableau qui s'étend devant eux ; ils contemplent cette nappe d'eau qu'ils appellent Mellaa-el-Timsah.

Laissons encore les Arabes suivre de l'œil le canal d'eau douce, les barques qui passent et repassent devant eux, surchargées de barriques, de vivres, de pierres, de bois, etc., et attendons que la fraîcheur du soir commence à se faire sentir pour assister à leur retraite. Alors les uns dirigent leurs pas vers la mosquée pour y remplir leurs devoirs religieux et y écouter leurs légendes, tandis que les autres vont croiser leurs jambes sur les divans du café Soliman, allument un chibouque et s'endorment quelquefois en rêvant à quelque ravissante houri.

Le café Soliman est une vaste maison formée de quatre murs en briques crues, sur lesquels repose une toiture en nattes, recouverte d'une couche d'argile et soutenue par quelques montants en bois. Sur votre demande, et moyennant la somme de 10 centimes, une tasse de café maure vous est servie.

Ici des tableaux et des aventures de toute sorte s'étalent aux yeux des spectateurs ; là les danses, plus loin les chants.

C'est pendant le grand tumulte, et au milieu d'un cercle bruyant, que vous voyez arriver un essaim de jeunes filles, à la taille svelte, à la figure déliée, les yeux noirs comme le jais, les sourcils tracés au henné. Elles n'ont pour autant habillement qu'une courte jaquette serrée sur le devant, un long pantalon à la turque, et pour coiffure une gaze richement brodée ou d'or broché ; elles sont parsemées de la tête jusqu'aux pieds de bijoux, elles en portent sur la tête, au cou, aux oreilles, sur la poitrine, aux doigts, aux pieds et quelquefois au nez.

Ces femmes sont des danseuses parfaites dans leur art ; tout danse en elles, les yeux, les bras, les pieds.

A un signal donné, un orchestre formé de deux flûtes en roseau et d'un derbouka [espèce de tambour fait avec un large tuyau en poterie recouvert d'un peau de chèvre] et d'autres instruments impossibles, donne le signal de la danse, et les bayadères armées de castagnettes en fer s'élancent sur les divers points du café.

A onze heures tout rentre dans le calme de la nuit, et la ville devient aussi morte que le sont les deux nécropoles modernes situées au-delà du canal de ceinture¹.

¹ Lettre datée d'Ismaïlia 17 février 1866 d'André Guiter, publiée dans le *Moniteur de la Côte-d'Or*, puis dans *Isthme de Suez* (nous avons oublié de noter le numéro et la date de journal).

Ainsi nous voyons que toutes les populations de la ville d'Ismaïlia, qui forment trois groupes socioculturels et confessionnels, vivaient côte-à-côte, chacun avec sa croyance, son mode de vie, sa tradition et son quartier, apparemment en paix. Cela ne veut pas dire qu'il n'y ait jamais eu de conflits ou de désagréments. Ils se produisaient surtout au début des travaux. En 1864, par exemple, le chroniqueur de l'Isthme de Suez parle d'une "rixe" entre les Grecs et les Barbarins. « *Les Barbarins n'appartiennent pas à la population égyptienne proprement dite. Ils appartiennent à des tribus de race berbère qui habitent du côté de la Nubie. La rixe a été un instant sérieuse. Il y a eu des morts et des blessés ; mais l'ordre a été promptement rétabli. M. Ferdinand de Lesseps averti s'est rendu de sa personne sur les lieux et a calmé l'agitation des esprits* »¹. C'est cette rixe d'ailleurs qui poussa S.A. le vice-roi à nommer et à faire installer à Ismaïlia un gouverneur, Ismaïl-Bey. Le prince nomma également, dans les diverses stations de l'isthme, des délégués de son autorité². Les effets de cette rixe avaient été un instant graves pour la Compagnie car, répandue en rumeurs à la Bourse, elle y menaça la valeur des actions de Suez. Mais cette perturbation a été vite maîtrisée et n'est pas devenue un phénomène généralisé.

Un autre événement se produisit dans la demeure de M. de Lesseps. Au début, la clôture du chalet, "une grille d'une simple simplicité", était fermée. Mais, « *pendant une nuit exceptionnellement noire, un Arabe, presque un enfant, s'introduisait par escalade dans le jardin et fut immédiatement arrêté. On conduisit, dès le matin, devant M. de Lesseps, le jeune voleur. Le respect universel qui s'attache à la personne du président de la Compagnie est tel, que cette tentative de vol fut incompréhensible pour tous. Une grande affluence de curieux était accourue au chalet pour assister au jugement du coupable. [...] M. de Lesseps eut pitié du jeune Arabe et ne lui reprocha qu'une seule chose : d'avoir dégradé la clôture et abîmé quelques fleurs en pénétrant dans le jardin par escalade. Il fit comprendre à l'enfant la gravité de sa conduite et ordonna qu'à l'avenir la porte du chalet resterait toujours ouverte. — Je ne veux laisser aucune excuse, dit-il, à ceux qui pénétreront chez moi par escalade ou par effraction* »³.

¹ I.S. No. 202, 15-17 novembre 1864.

² *ibid.*

³ C.U.C.M.S. (1869), *op. cit.*

Dans la deuxième moitié de la période des travaux, ce type d'incidents "inter-ethniques" ne se produisirent plus. La raison en est peut-être que, au début, la structure socio-spatiale de la ville n'avait pas encore été bien établie et que les trois groupes des populations mentionnés plus haut s'ignoraient encore.

Ville commémorative et de souvenirs du Canal de Suez

Nous entendons par "ville commémorative" celle dont l'un des rôles est de susciter / évoquer / rappeler, par les traces reconnaissables dans la ville (la morphologie spatiale et architecturale et la toponymie), une épopée (« *suite d'événements historiques de caractère héroïque et sublime* » — Le Nouveau Petit Robert) dont elle fait partie. Chaque ville est en quelque sorte "commémorative", certes, dans le sens où les monuments érigés ou les noms attribués aux places, rues, jardins, etc. sont destinés à rappeler certains moments de son Histoire. Mais, alors que, dans la plupart de cas, les aspects commémoratifs d'une ville forment un élément accessoire, dans le cas d'Ismaïlia, ils ont été intégrés, grâce à la toponymie (noms de rues et de places) et, au fur et à mesure, aux monuments qui y sont érigés, depuis sa fondation et même, peut-être, sa conception. Par le terme "ville de souvenirs", nous entendons simplement que cette ville a été le lieu d'événements mémorables dont les traces ne sont pas toujours inscrites dans les éléments morphologiques et toponymiques de la ville, mais dans les écrits ou les récits oraux transmis d'une génération à l'autre. La fête grandiose de l'inauguration du Canal en 1869, par exemple, n'a pas laissé une trace reconnaissable dans la morphologie ou la toponymie de la ville, mais elle constitue un "souvenir" cher à Ismaïlia ; le déroulement de cet événement est immortalisé dans des nombreux récits de l'époque. Quant à l'épopée à laquelle la ville d'Ismaïlia se réfère, c'est celle, nous la verrons plus loin, du Canal de Suez, ou plus précisément l'épopée de la réalisation du Canal de Suez par la Compagnie "universelle" dirigée par "de Lesseps". Les éléments "universels" et "de Lesseps" sont très importants. L'élément "universel" marquera, par les noms de personnages et de lieux de divers pays participant à la réalisation du Canal, la toponymie de la ville d'Ismaïlia. Tandis que l'élément "de Lesseps", par sa personnalité et sa vision personnelle, s'impose dans la politique de la Compagnie, y compris dans le sujet que nous traitons. Plusieurs noms inscrits dans la toponymie de la ville d'Ismaïlia, par exemple, ont de rapports directs avec de Lesseps plutôt qu'avec le Canal de Suez.

Cette volonté de laisser la trace de l'épopée citée plus haut dans la ville d'Ismaïlia est clairement manifestée, par exemple, dans le discours de de Lesseps lors du changement de nom de la ville de Timsah en celui d'"Ismaïlia". Rappelons que la future capitale de l'isthme de Suez, dont la cérémonie de fondation eut lieu

le 27 avril 1862, portait d'abord le nom de Timsah. C'est seulement à partir du 4 mars 1863 que cette ville porte le nom d'Ismaïlia. Ce jour-là, en l'honneur de deux visiteurs de l'isthme, l'ancien gouverneur de Delhi lord Eliot et le représentant de la Compagnie en Angleterre M. Lange, de Lesseps réunit, à 10 heures, tous les employés de la Compagnie. Après avoir remercié cordialement les deux visiteurs du témoignage de leur sympathie, le Président de la Compagnie prononça un discours décisif sur le nom de la ville au bord du lac Timsah :

Messieurs, cette journée aura son retentissement et son souvenir, et de cette réunion sortira un nom nouveau pour la cité que nous fondons en ce lieu. A l'entrée du canal, une ville, Port-Saïd, consacre la mémoire du vice-roi défunt; une autre ville s'élève rapidement ici. Ne serait-ce pas un juste hommage de notre respect et de notre reconnaissance que de la placer sous la protection du vice-roi actuel, dont les débuts nous sont d'un si favorable augure ? Avec Mohammed-Saïd nous avons commencé le canal, avec Ismaïl nous l'achèverons.

Que dès aujourd'hui donc le nom de Timsah soit remplacé par celui d'Ismaïlia, et que les eaux de la Méditerranée s'unissant à celles de la mer Rouge, unissent également dans l'avenir les noms de Saïd et Ismaïl, tous deux chers à nos cœurs ! Que les navires, après avoir salué le port de Saïd, s'arrêtent aux pieds de la cité d'Ismaïl ; qu'ils portent dans les plus lointaines contrées ces deux noms entourés d'une auréole de gloire, et apprennent aux habitants des rives de l'Indus et du Gange que c'est à cette digne lignée de Méhémet-Ali qu'ils doivent les bienfaits de la civilisation et la réalisation d'un projet qui, pendant si longtemps, a été le rêve des siècles, d'un projet destiné à propager et faire fructifier parmi les hommes et parmi les peuples cette parole sacrée : Soyez tous frères !

D'une autre part, ce nom d'Ismaïl fait revivre, pour les Arabes appelés à féconder les terrains incultes de l'isthme, la mémoire de leur origine et celle du fondateur de leur race, Ismaïl, fils d'Agar et d'Abraham.

L'hommage donc que nous allons rendre au souverain de l'Égypte sera en même temps un témoignage de gratitude et d'affection pour son peuple.

Qu'Ismaïl règne longtemps et protège Ismaïlia ! Vive Ismaïl !¹

Le vice-roi lui-même, prié par de Lesseps de vouloir approuver cette proposition, « a gracieusement autorisé ce changement »².

Cette volonté de laisser la trace de l'épopée dans la ville s'y manifeste ensuite dans les noms de rues et de places. Nous l'avons vu rapidement dans le chapitre traitant de l'Évolution géographique de la ville. Disons quelques mots de plus pour montrer les aspects "universel" et "de Lesseps" signalés plus haut. Le caractère "universel" est limité en fait, dans la toponymie de la ville d'Ismaïlia, à

¹ I.S. No. 163, 1 avril 1863.

² *ibid.*

l'univers de l'Occident (Europe chrétienne) et à celui de l'Orient (Empire ottoman musulman) avec, de plus, une proportion inégale au profit du premier.

L'univers occidental inspire les noms de places et de rues dans les trois modules :

- 3 places : Monge, Leibnitz, Champollion et Saint-François de Sales ;
- 3 avenues : Isabelle, Impératrice, Victoria ;
- 4 rues portant des noms de personnages : Lepère, Lieussou, Jomard, Negrelli ;
- 8 rues portant des noms de pays : Portugal, Angleterre, France, Italie, Hollande, Allemagne, Russie, Espagne ;
- 9 rues portant des noms de capitales : Lisbonne, Dublin, Edimbourg, Paris, Copenhague, Francfort, Madrid, Stockholm, La Haye.

Tandis que l'univers oriental occupe seulement un module :

- 1 place : Ibrahim ;
- 1 avenue portant le nom d'un personnage : Cléopâtre ;
- 1 rue portant le nom d'un personnage : Ismaïl ;
- 2 rues portant des noms de pays : Arabie, Syrie ;
- 5 rues portant des noms de villes : Stamboul, Damiette, Alexandrie, Le Caire, la Mecque ;
- 1 rue portant un nom de bâtiment de culte : Mosquée.

Cette inégalité est cependant compensée, en quelque sorte, — et c'est là certainement la malignité, mais aussi la sincérité de de Lesseps, — par la rue principale qui relie les quatre modules et qui porte le nom d'un souverain oriental très estimé aussi bien en Occident qu'en Orient : Quai Méhémet-Ali.

Les rapports entre ces noms d'origines diverses avec le canal de Suez sont de nature variée. Certains passent par la science : Leibnitz, Monge, Jomard, Champollion. Leibnitz propose, au XVII^{ème} siècle, la conquête de l'Égypte et suggère le percement de l'isthme de Suez. Monge et Jomard sont les savants les plus éminents de l'Expédition d'Égypte et partisans du percement de l'isthme de Suez. Champollion ne s'est pas particulièrement intéressé au Canal de Suez, mais ses travaux d'égyptologue ont éclairé une partie de l'Histoire du Canal de Suez de l'époque pharaonique. Certains noms évoquent des personnalités engagées directement dans les travaux de l'isthme, mais qui sont décédées avant leur achèvement : Lepère, Lieussou, Negrelli. Lepère est l'ingénieur chargé par le général Bonaparte de niveler l'isthme de Suez et de concevoir la liaison entre

deux mers. Lieussou et Negrelli sont les membres de la Commission Internationale qui préparent le plan définitif du canal de Suez. Le premier, ingénieur hydrographe chargé d'étudier la baie de Péluse (futur Port-Saïd), assisté par le jeune ingénieur Larousse, est mort à 42 ans, en 1858. Le deuxième, inspecteur général des chemins de fer de l'Empire d'Autriche, membre de la Société d'Etudes sur le Canal de Suez, partisan de la liaison directe des deux mers, est décédé à 59 ans, en 1858. Les noms de souverains ou d'épouses de souverains (Isabelle, Impératrice, Victoria) et de pays célèbres leur soutien officiel au projet du Canal de Suez ; ceux de villes la participation de leurs populations au projet, aussi bien de façon collective (à travers les chambres de commerce) qu'individuelle (en devenant actionnaires de la Compagnie). Et la plupart de ces noms ont de rapports personnels avec de Lesseps. La reine Isabelle d'Espagne est une connaissance proche de de Lesseps lorsque ce dernier occupait un poste diplomatique en Espagne. L'Impératrice Eugénie est sa propre cousine. Quant à Victoria, son rapport avec le Canal de Suez est plutôt de nature politique. Saint-François de Sales est un nom proposé par l'Impératrice lors de la fondation de l'église à Ismaïlia. Portugal, Angleterre, Hollande, Dublin, Edimbourg, Francfort, ... sont des lieux de pérégrinations de de Lesseps lors de sa campagne pour présenter le projet du Canal de Suez.

Au cours des années de travaux (1862-1869), des changements de noms se produisirent. La place Saint-François de Sales est devenue Paléocapa. Ce dernier est un ingénieur italien, ancien ministre des Travaux publics du Piémont, membre de la Commission Internationale, mort à l'âge de 80 ans, en 1869. Tandis que la place Monge est devenue Tewfik, le prince héritier du Khédivé Ismaïl. Mais, le module dont la place porte ce dernier nom sera finalement supprimé complètement du projet. L'avenue de l'Impératrice est devenue avenue François-Joseph, le souverain d'Autriche, avant de reprendre plus tard son nom d'origine.

A travers ces noms de places et de rues, le caractère de la ville d'Ismaïlia se distingue de celui des autres villes du Canal. Un récit publié en 1870, mais écrit avant l'inauguration de 1869, nous révèle la différence de caractère entre Port-Saïd et Ismaïlia. Il fait de Port-Saïd un vaste atelier. « *A part le Quai Eugénie et le Boulevard de la Cannebière, les noms des quatre ou cinq rues de Port-Saïd suffissent à peindre cette ville : rue de Commerce ; rue de la Scierie ; rue de l'Arsenal ; puis, le Bassin du Commerce ; le Bassin des Ateliers ; — on croit*

entendre un bruit de marteaux et un mugissement de vapeur ». Au sujet d'Ismaïlia, il dit : *« Nous remarquons tout à l'heure que les noms des rues de Port-Saïd révèlent le caractère de cette ville ; dans la nomenclature des rues d'Ismaïlia se manifestent également les prétentions de la future capitale ; d'abord elle a souci de la politique : le Quai Méhémet-Ali ; ensuite, une courtoisie diplomatique à l'égard de la France et de l'Angleterre : l'Avenue de l'Impératrice et l'Avenue Victoria ; enfin, Ismaïlia donne un souvenir à la science: la Place Paléocapa, la Place Leibnitz et la Place Champollion »*¹.

La volonté de laisser la trace de l'épopée du Canal dans la ville d'Ismaïlia se manifeste enfin dans les monuments érigés. En 1864, par exemple, un récit de voyage nous révèle la proposition de construction d'un monument à la gloire de Champollion sur la place du même nom. Après avoir approuvé l'idée de la Compagnie concernant le nom de la place, l'écrivain fait une autre proposition. *« Cette idée m'en a suggéré une autre non moins simple, pendant que je parcourais Ismaïlia et que je remarquais les rudiments de petites constructions destinées, m'a-t-on-dit, à devenir plus tard des fontaines ; j'ai pensé, alors, que le complément naturel de l'ornementation de la principale place serais de faire de la fontaine du milieu d'un monument élevé à celui dont la Compagnie a voulu honorer la mémoire. J'ai soumis cette pensée à M. Ferdinand de Lesseps et à M. et Mme Chéronnet-Champollion, et je suis heureux de pouvoir dire ici qu'elle a été chaleureusement accueillie ; cela devait être dès qu'on s'adressait à de tels cœurs. [...] Il est donc à croire que, lorsque la Compagnie sera libre de tout souci à l'égard de ses grands travaux du percement de l'isthme ; lorsque le moment sera arrivé où, son esprit détendu, elle pourra accorder quelques-uns de ses instants et quelque parcelle de ses trésors à la question de l'art qui ne perd jamais ses droits, celle du monument à élever à la mémoire de Champollion sera reprise. La Compagnie et la famille seront heureuses alors de compléter l'idée première, et de doter d'une image respectée, aux applaudissements de tous, les lieux mêmes où furent Selé, Rhamsès et tant d'autres villes importantes dont on retrouve chaque jour les traces »*². Cette idée n'a jamais été finalement retenue. En revanche, un monument à la mémoire d'une personnalité de la Compagnie fut érigé à Ismaïlia en 1868. Il s'agit du comte Sala, inspecteur général du Canal de

¹ **SORIN Elie** (1870) : **Suez — Histoire de la Jonction des Deux Mers**, pp. 201-205.

² **LECONTE Casimir** (1864) : **Promenade dans l'isthme de Suez**, cité dans I.S. no. 199, 1 octobre 1864.

Suez que nous avons vu présider la cérémonie de la pose de la première pierre de la ville de Timsah en 1862. Il est mort dans l'isthme en 1867, regretté par la population européenne du Caire et d'Alexandrie. « *Cette sympathie universelle s'est constatée par l'empressement avec lequel a été couverte la souscription ayant pour objet d'élever un monument à la mémoire de cet homme si bienveillant, si intelligent et si dévoué, souscription qui a dépassé la somme de 8,000 francs* »¹. Le monument, un buste en bronze, est « *modeste et simple, adossé au mur qui limite le jardin du chalet Lesseps* »². Un autre monument semblable, face au premier, a été érigé presque à la même époque, à la mémoire de M. de Chancel, l'un des premiers et des plus habiles administrateurs de la Compagnie³.

Outre la toponymie et les monuments que nous venons de décrire, la ville d'Ismaïlia de l'époque d'installation (1862-1869) nous laisse des souvenirs, inscrits dans des récits de voyage, des reportages et des chroniques de journaux de l'époque : des visites de grandes personnalités, des événements joyeux, mais aussi des deuils.

Parmi les grandes personnalités européennes et arabes qui ont visité la ville avant la grande inauguration de 1869, nous connaissons l'Emir Abdel Kader (1863), l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople Sir Henry Bulwer (1863), le Prince Napoléon (1863), le Gouverneur général vice-roi des Indes Lord Mayo (1868), le Prince Tewfik (1869), le Prince et la Princesse de Galles (1869), le Khédiva Ismaïl (1869), etc.

Parmi les événements joyeux dont la célébration prit place à Ismaïlia, les plus remarquables sont l'introduction des eaux de la Méditerranée dans le lac Timsah (1862) et le passage du premier bateau de Port-Saïd à Suez (1865).

Parmi les drames, le plus troublant est l'épidémie de choléra qui ravage l'isthme de Suez en 1865. 108 Européens et 36 Arabes ont succombé, dont un petit-fils de M. de Lesseps et l'épouse de M. Voisin. Parmi les événements malheureux sont la mort de l'Abbé Gibon (1864) et celle du Comte Sala (1867).

¹ I.S. no. 287, 1 juillet 1868.

² C.U.C.M.S. (1869) : "Ismaïlia" (pp. 33-44) in *Voyages pittoresques à travers l'Isthme de Suez*.

³ BERNARD H. et TISSOT E. (1869) : *Itinéraire pour l'Isthme de Suez et les grands villes d'Égypte*, pp. 90-92.

Ville verdoyante, charmante, de plaisance et de fêtes

Rappelons que de 1862 à 1869 la ville d'Ismaïlia connaît une évolution géographique et démographique considérable. L'environnement change, passant d'un désert aride en 1861 à une écologie complètement nouvelle : un lac, un canal d'eau douce, une ville, des jardins, ... La population fixe passe d'environ 2 000 habitants en 1862 à 5 432 en 1869 (2 887 Européens ; 2 545 Arabes), sans compter les milliers de travailleurs temporaires qui habitaient des campements, ce qui engendre des mouvements, de l'animation, des commerces, des fêtes.

Ainsi, à côté des caractéristiques de la ville décrites dans les parties antérieures, on peut évoquer en se fondant sur les remarques récurrentes des récits de voyage, l'apparence et l'ambiance de la ville. Pour ce qui est de l'apparence, Ismaïlia devient, à partir de 1864, une ville de plus en plus verdoyante et charmante. On se rappelle qu'en 1864 encore, le médecin en chef dit qu'Ismaïlia avait un grand inconvénient : l'absence de tout abri contre le soleil. Vers la fin de l'année, la ville commença à être plantée d'arbres. Le chroniqueur de l'Isthme de Suez note en août 1864 l'impression de de Lesseps lorsqu'il rentra à Ismaïlia après dix mois d'absence. « *Le canal de ceinture était rempli d'eau douce, le canal de jonction était navigable jusqu'au milieu de la ville, les écluses se construisaient, etc. etc. Il retrouvait, chose nouvelle et qui n'avait jamais existé dans le désert, des arbres verdoyants, des jardins, des légumes et des fleurs* »¹. Et dès lors, tous les visiteurs d'Ismaïlia sont impressionnés par la végétation et le charme de la ville : les rues qui sont bordées de trottoirs, abritées d'arbres, macadamisées et arrosées ; la propreté et l'ordre qui sont respectés ; les maisons à véranda légère qui sont "coquettes", "élégantes", "jolies", le long du Quai Méhémet-Ali, séparés par des arbres et des fleurs, ainsi que celles autour de la Place Champollion, entourées de jardins et habillées des plantes. Certains appellent Ismaïlia "oasis" et lui trouvent un aspect "mystérieux". « *La ville se présente aux yeux ravis comme une véritable oasis. Toutes les maisons sont enveloppées par un rempart de verdure. Cette particularité donne à l'ensemble de la ville un air de calme mystérieux qui captive l'imagination. Ismaïlia mérite donc vraiment le titre qui lui a été donné de Merveille du désert* »². D'autre rappelle qu'Ismaïlia est une ville "balnéaire" et qu'elle ressemble à Dauville. « *Ismaïlia offre l'aspect d'une ville de bain de mer.*

¹ I.S. No. 195, 1 août 1864.

² DROHOJOWSKA Mme la Comtesse (sans année) : L'Égypte et le canal de Suez, p. 107.

On se croirait sur les côtes de la Normandie, du côté de Dauville. Tout y est coquet, plus que français, parisien. Si Ismaïlia n'était pas appelée à devenir le centre de l'approvisionnement des navires qui traverseront l'isthme et qui séjourneront dans ce beau port intérieur, elle serait un jour à coup sûr l'une des stations médicales d'hiver les plus fréquentées »¹.

Quant à l'ambiance de la ville, elle reflète probablement tout un état d'esprit des populations exilées : nostalgie du pays et de la famille absents, désir de se réunir et de passer le temps ensemble. Ainsi, après une journée de travail, tout le monde se réunit et se détend. On organise des concerts, des bals, des spectacles. Cela se passe, comme nous l'avons vu précédemment, non seulement dans le Quartier français, mais aussi dans les Quartier grec et arabe. On entend le piano, le violon, le violoncelle, ... chez M. Voisin. On entend le violon et la guitare au café de la Belle Hélène. On entend le chant, le conte, la derbouka, la castagnettes, ... au café Soliman. A cela s'ajoute les goûts personnels de de Lesseps : s'entourer d'amis, célébrer la visite des personnalités et marquer chaque événement important par une cérémonie religieuse et solennelle, suivie par une fête. Ainsi lors des principales étapes des travaux du canal : inauguration des travaux à Port-Saïd, baptême du premier enfant né à Port-Saïd, fondation de la ville d'Ismaïlia, entrée de la Méditerranée dans le lac Timsah, etc. En outre, à côté de ces cérémonies et fêtes "universelles", liées au progrès des travaux du Canal, concernant tous les habitants de l'isthme, la Compagnie organise la fête "nationale", appartenant à la population française, celle de l'Empereur, le 15 août. La plus grande est celle de 1865, car organisée en même temps que la célébration du premier passage du bateau de Port-Saïd à Suez. Dès le matin la ville était splendidement pavoisée, l'air était ébranlé par des salves bruyantes d'une artillerie improvisée pour la circonstance. A 7 heures, une messe a été chantée et achevée par un *Te Deum*. « Dans la soirée, des courses et des jeux de toute espèce furent organisés sur la place. Les cheiks du Ouady qui, sur l'invitation de M. de Lesseps, s'étaient rendus à Ismaïlia au nombre de 115 à 120, montés sur de magnifiques chevaux les uns, les autres sur des dromadaires richement caparaçonnés, nous donnèrent les spectacle d'une grande fantasia, où beaucoup de poudre fut brûlée et beaucoup de poussière soulevée ; elle termina la fête de jour. Il était 5 heures, et un spectacle autrement grandiose nous attendait ; tout le

¹ Récit de la correspondance de l'I.S., publié dans I.S. No. 298, 15 décembre 1868.

monde se rendit sur le bord du canal d'eau douce; accompagnant le président. L'immense bassin de la première écluse fut un instant garni de toutes parts d'une foule compacte, qui se pressait sur les bords. Au premier rang était les dames d'Ismaïlia et celles qui, de plus loin, de Port-Saïd, étaient venues pour assister à notre fête. [...] Sur le signal de M. de Lesseps, le barrage qui retenait l'eau du canal d'eau douce fut enlevé, l'eau se précipita avec fracas à travers les vannes ouvertes des portes de l'écluse, et remplit en un instant le bassin et le canal qui lui fait suite jusqu'à la deuxième écluse ». Après le discours de M. de Lesseps et le passage du bateau, soutenant une cargaison de 300 tonneaux de houille, qui se dirigea vers Suez, « la ville de tous côtés fut illuminée; à 9 heures, il y eut réception au chalet présidentiel ; à 10 heures, un magnifique feu d'artifice fut tiré sur l'une des dunes qui dominent le lac Timsah ; puis après, tout rentra dans l'ordre »¹.

A l'apparence verdoyante et charmante s'ajoute donc, à Ismaïlia, l'atmosphère de cérémonies, de fêtes, de divertissements, de plaisance. « Ismaïlia est une ville de plaisance, d'hospitalité charmante et de recueillement studieux, écrit un visiteur en 1868. On y travaille, on y médite, on y rêve, on y cause, on y a de la beauté et de l'esprit. De plus, on y danse, et j'y ai traversé un bal, un bal costumé s'il vous plaît... »². Un voyageur compare même Ismaïlia à Venise et propose ainsi de la baptiser "la Venise du désert". « Assise au bord du lac Timsah, à cheval sur le canal d'eau douce et enveloppée au nord par un ruisseau tout débordant de verdure, Ismaïlia, avec ses petits palais, ses quais et sa flottille de nacelles mérite bien d'être appelée "la Venise du désert" comme l'ont pensé les voyageurs. Une Venise avec ses fêtes et sa gaieté d'autrefois, avec sa propreté et son confortable modernes. On rencontre en effet peu de villes de province aussi largement alimentées, aussi bien tenues, aussi heureuses qu'Ismaïlia. Ses 5 000 habitants sont tout à l'aise, ils travaillent et s'amusez sans perdre de temps, gagnent et dépensent avec la même ardeur. Ismaïlia a ses églises, ses écoles et sa bibliothèque, son orchestre et ses salons de bal, une société chorale, des brasseries, des cafés-concerts, un cercle et jusqu'à un théâtre. Hospitalière par-dessus tout, la population de cette petite Capoue fait les honneurs de chez elle avec une grâce sans égale. Il n'est certainement pas un voyageur, illustre ou non

¹ Récit du Dr. Companyo, médecin de la circonscription d'Ismaïlia, publié dans I.S. No. 221, 15 septembre 1865.

² Récit de M. GARBEIRON, publié dans I.S. No. 283, 1 mai 1868.

illustre, qui ne garde précieusement le souvenir du charmant accueil dont il y a été l'objet »¹.

Les travaux du Canal avançaient cependant avec rapidité. La date de l'inauguration étant fixée au 17 novembre 1869, plusieurs événements relatifs aux travaux du Canal furent célébrés successivement dans l'isthme et à Ismaïlia dès le début de l'année.

En février, le Prince Tewfik visita l'isthme et inspecta les travaux. A Ismaïlia, il fut accueilli par une fête chez M. Voisin. *« Son Altesse a ouvert le bal avec Mlle Voisin ayant pour vis-à-vis M. de Lesseps dansant avec Mlle Guichard. Chacun a admiré la grâce de la charmante physionomie du jeune prince »².* Trois importantes décisions relatives à l'inauguration furent prises à cette occasion : la construction d'une gare, l'édification d'un palais destiné à recevoir dignement l'Impératrice Eugénie, et l'élévation d'un étage du chalet de S.A. le Khédive³.

En mars 1869, c'est le Khédive lui-même qui se rendit dans l'isthme, pour inspecter les travaux, mais aussi pour inaugurer l'entrée des eaux de la Méditerranée dans les lacs Amers, le 18. Une fête d'accueil fut organisée le 14 à Ismaïlia. On construisit un arc de triomphe de style corinthien au bord de la Place Champollion et un arc de triomphe mauresque sur la plage du lac Timsah. Son Altesse, en voiture avec le Président de Lesseps et le vice-président Ruysennaers, escortée par des pelotons de cavalerie, fit le tour de la Place Champollion, se dirigea ensuite vers le Quartier grec brillamment décoré par la population libre et commerçante. On déboucha sur le Quai Méhémet-Ali, près de l'usine Lasseron, et, suivant le quai, le cortège s'arrêta au chalet du président. *« Là, sous une tente improvisée pour la circonstance et au fond de laquelle on remarquait un portrait du khédive à cheval, Son Altesse fut reçue par les dames d'Ismaïlia. Mlle Voisin lui présenta un bouquet des fleurs nées dans les jardins de notre désert, et en même temps la fanfare, Société formée par les employés de la Compagnie, exécutait une cantate composée en l'honneur du souverain de l'Égypte par MM. Thévenet et Lavesvre, tous deux agents du télégraphe. //Après avoir accueilli ces hommages avec sa bienveillance ordinaire, S.A. Ismaïl monta de nouveau en voiture avec M.F. de Lesseps et M. et Mme Charles de Lesseps, et se rendit en*

¹ BERNARD H. et TISSOT E. (1869) : **Itinéraire pour l'Isthme de Suez et les grandes villes d'Égypte.**

² I.S. No. 303, 1 mars 1869.

³ *ibid.*

passant sous un charmant arc de triomphe mauresque à l'apportement du lac Timsah, où il devait s'embarquer pour se rendre à son chalet. Le bateau sur lequel il était monté était suivi de la flottille de la Compagnie, portant une partie notable du personnel, invitée à dîner et à passer la soirée chez Son Altesse ». Le soir, de brillantes illuminations ont éclairé la ville. « *Ismailia se développait en un amphithéâtre vraiment merveilleux* », écrit le Journal de l'Égypte. « *La soirée se terminait par un brillant feu d'artifice, offert par Son Altesse, dont la gaieté et la bienveillance parfaite furent très remarquées par tout le monde* »¹. Les 16 et 17, le Khédivé passait à Port-Saïd et fut accueilli avec une fête aussi grandiose que celle d'Ismailia. Le 17, il rentra le soir à Ismailia. Le 18, il inaugura l'entrée de la Méditerranée dans les lacs Amers : « *A 11 heures, sur un signal donné par le Khédivé, les poutrelles étaient ouvertes au déversoir et les flots Méditerranéens entraient pour la première fois dans ces lacs qu'ils ne cesseront d'habiter. L'assemblée nombreuse qui assistait à cette cérémonie était vivement émue par la grandeur du spectacle et du fait. L'aspect général du tableau avait un caractère de sévérité qui ajoutait à la majesté de la scène. Ce vaste flot écumant, de 100 m de large, se précipitait dans ce bassin béant dont le regard ne pouvait atteindre les limites et là où l'on n'apercevait qu'un désert menaçant et désolé, dans peu de mois une grande mer sera créé* »². Un autre récit précite : « *saisi d'admiration pour l'œuvre grandiose qui s'achevait sous son règne, le Vice-Roi ne pouvait retenir ses larmes et il se jetait dans les bras de M. de Lesseps* »³.

En août 1869, la fête de l'Empereur fut célébrée en même temps que l'entrée des eaux de la Mer Rouge dans les lacs Amers, le 15. Cette fois-ci, c'est le Ministre des Travaux Publics M. Ali Pacha Moubarak qui présida la cérémonie. « *Ce jour, a-t-il dit dans son discours, représente la triple fête de l'Empereur, de la France et de la civilisation, car l'ouverture de la communication entre les deux mers ouvre une nouvelle ère au progrès de la civilisation du monde...* »⁴

Et en novembre 1869, comme tout le monde le sait, c'est l'inauguration du canal. Les fêtes commencèrent à Port-Saïd, le 16, avec la bénédiction du canal par des uléma et des prêtres catholiques. « *C'était une noble et généreuse inspiration du khédivé voulant symboliser par là l'union des hommes et leur fraternité devant*

¹ I.S. No. 305, 1 avril 1869.

² *ibid.*

³ SORIN Elie (1870) : *Suez — Histoire de la jonction des deux mers*, pp. 171-172.

⁴ I.S. No. 315, 1 septembre 1869.

Dieu sans distinction de cultes, écrit un reporter dans l'Isthme de Suez ; *c'était pour la première fois qu'en Orient se voyait ce concours des croyances pour célébrer et bénir en commun un grand fait et une grande œuvre...* »¹. Le soir, un magnifique feu d'artifice fut donné par le khédivé et Port-Saïd fut illuminé. Mais, la partie la plus grandiose des fêtes se produira, à partir du 17 soir, à Ismaïlia où le khédivé avait préparé, pendant les six derniers mois, un somptueux palais destiné à accueillir l'invitée d'honneur, l'Impératrice Eugénie, et les milliers de convives: souverains, dignitaires, personnalités, ... Le chroniqueur de l'Isthme de Suez évoque l'ambiance de la ville d'Ismaïlia depuis quelques jours.

Dans ces entrefaites, un mouvement immense se produisait à Ismaïlia : une multitude de toutes les langues, de toutes les races, de toutes les couleurs, de tous les costumes, s'amoncelait dans les larges rues de cette naissante cité, ressemblant à un vaste berceau de feuillage et de fleurs : rien ne peut rendre la grâce et la fraîcheur de cette oasis créée par le Nil et par l'industrie de ses habitants, au milieu du désert aride qui l'enveloppe de tous les côtés, et qui est destinée encore à être envahie par les vastes proportions d'une cité qui sera avant longtemps l'entrepôt du commerce entre l'Orient et l'Occident.

A tout instant défilaient, montés sur des chevaux ou des dromadaires, les fiers Bédouins du désert, portant leur fusil en bandoulière ; des chameaux conduits par des hommes à pied, chargés de vivres, de tentes et de tous les ustensiles accessoires ; tous les cheiks des villages égyptiens semblaient s'être donné rendez-vous devant le lac Timsah, tant leur foule était nombreuse ; les invités et les touristes européens cherchaient des logements et n'en trouvaient pas, car tous les hôtels et même les maisons particulières étaient non pas occupés, mais encombrés. Heureusement la vigilance du vice-roi avait pourvu à cette difficulté, et par ses ordres des lignes de tentes, contenant plusieurs lits, étaient dressées le long du canal d'eau douce, mais ce désordre ne laissait pas que d'être pittoresque. A toute minute ces multitudes grossissaient, et, d'après un calcul du khédivé, elles ne s'élevaient pas, dans les journées du 17 et du 18, à moins de 100.000 âmes. L'agitation était grande dans ces foules, mais c'était une agitation joyeuse et confiante ; on connaissait là les faits dans leur vérité ; on savait que les mesures prises ne laissaient pas de doute sur le résultat final. Mais on n'en attendait pas moins avec impatience l'arrivée de *l'Aigle* et de la flotte qui le suivit, et dont le télégraphe avait annoncé le départ de Port-Saïd².

En effet, après avoir passé une nuit à Port-Saïd, la flotte d'inauguration entra, le 17 matin, dans le Canal de Suez et se dirigea vers le sud. A *l'Aigle*, yacht à bord duquel voyagent l'Impératrice et de Lesseps, en tête du cortège, succédèrent, à intervalles d'un quart d'heure et à une vitesse de cinq nœuds à l'heure : le *Greif*, avec à son bord l'empereur François-Joseph d'Autriche-Hongrie ; la frégate du Prince Frédéric de Prusse ; le yacht hollandais sur lequel se trouvaient le prince

¹ I.S. No. 322, 15-18 décembre 1869.

² *ibid.*, p. 424.

Henri et la princesse Sophie des Pays-Bas ; le bateau russe amenant le Grand-Duc Michel et le général Ignatiev qui représentaient le Tsar ; la *Psyché* où se tenait l'ambassadeur de Grande-Bretagne à Constantinople ; et une quarantaine d'autres navires. Le chroniqueur nous raconte le moment où, vers cinq heures, le cortège universel passa la fameuse tranchée d'El-Guisr à l'extrémité nord du lac Timsah, sous le regard des populations enthousiastes rangées le long des berges du canal :

Presque en même temps *l'Aigle* faisait son apparition entre les deux berges de la gigantesque tranchée du seuil d'El-Guisr ; le yacht impérial cinglait en ces eaux tranquilles lentement, avec une sorte de majesté calme, en silence, comme recueilli dans la pensée de ces nouvelles destinées dont il était l'inaugurateur. L'Impératrice, à la fois pensive et souriante, était assise sur la dunette, entourée de ses officiers et de ses dames d'honneur, ayant à ses côtés M. Ferdinand de Lesseps, M. et Mme Charles de Lesseps et son second fils, M. Victor de Lesseps. Dès que *l'Aigle* fut à portée de la voix, les acclamations éclatent, les vivats à l'Impératrice se mêlent au nom salué de M. de Lesseps ; l'Impératrice elle-même, stimule cet élan ; elle signale en quelque sorte aux spectateurs M. de Lesseps comme celui sur lequel doit le premier se porter leur enthousiasme, et c'est ravissement mêlé d'attendrissement que toute cette foule émue regarde passer ce beau navire portant la bonne nouvelle de l'union accomplie entre l'Occident et l'Orient. Oui, il y avait des larmes dans les yeux, des sanglots dans les poitrines, et les âmes les plus fermes, les intelligences les plus hautes, n'étaient pas les moins émués¹.

L'arrivée du cortège fut accueillie dans le lac Timsah et dans la ville d'Ismaïlia d'une façon spectaculaire :

Une demie heure après, le yacht impérial entra dans le lac Timsah où il était accueilli par les saluts des trois navires de guerres égyptiens qui entraient en quelque sorte du côté de Suez comme pour lui souhaiter la bienvenue, tandis que l'Impératrice entra du côté de Port-Saïd. A ces saluts se mêlaient les décharges des batteries de terre, desservies par un régiment d'artillerie que le vice-roi avait fait venir à Ismaïlia pour la circonstance, les sons bruyants qu'harmonieux de tous les instruments de musique que les Arabes possèdent pour témoigner leur allégresse et les clameurs à la fois enthousiastes et reconnaissantes des races si diverses qui se pressaient autour de ce spectacle unique dans l'histoire des réceptions royales.

Dès que l'ancre fut jetée le khédivé s'empresse de se rendre à bord de *l'Aigle* et après avoir présenté ses hommages à l'Impératrice, Son Altesse se jeta avec effusion dans les bras de M. de Lesseps.

[...]

Pendant ce temps la ville et la plage s'illuminaient ; les tentes innombrables qui couvraient les bords du canal d'eau douce, couvert lui-même de *dahabiehs* qui avaient transporté à Ismaïlia les familles des Pachas et des grandes notabilités de l'Égypte, formaient une ligne de lumière qui s'étendait sur tout le front de la ville depuis le village arabe au sud jusqu'au chalet du vice-roi au nord ; le chalet lui-même était brillamment éclairé. Des milliers

¹ *ibid.*, pp. 424-425.

de convives étaient reçus et succédaient aux tables qu'avait fait préparer, sur plusieurs points, la munificence du vice-roi ; une fête arabe, comme il est probable que l'Égypte n'en avait jamais vue, se tenait sur ce vaste espace, et pendant que tout était joie, chants et allégresse, la flotte qui le matin était partie de Port-Saïd à la suite de *l'Aigle*, venait navire après navire s'ancrer au lac Timsah¹.

Mais, c'est le lendemain, le jeudi 18 novembre, que la cérémonie officielle et les événements les plus merveilleux prirent place. Au début de la matinée, un concert de coups de canon, de sirènes et de sifflets inaugura les rejouissances. Le lac Timsah était animé par une cinquantaine de navires "universels" : égyptiens, français, anglais, autrichiens, allemands, hollandais, russes, espagnols, italiens, norvégiens, suédois, ... Sur tout le rivage, on avait dressé des mâts, et les bannières écarlates et or — dont certaines portaient des croix et d'autres le croissant musulman — ondulaient sous la brise légère. Il y avait partout des fleurs, des plantes et des arcs de triomphe. Avant midi, pour la plus grande joie de la foule massée sur le quai, une vedette conduisit de Lesseps et l'Impératrice sur le rivage. La garde bédouine en manteau rouge, montée sur des chameaux blancs, escorta l'Impératrice, vêtue d'une robe jaune et d'un grand chapeau de paille à voilette, et sa suite ; ils allèrent visiter le chalet du vice-roi et le seuil d'El-Guisr, puis revinrent à la ville pour la parcourir et s'arrêter au chalet du président de la Compagnie. Après le déjeuner, l'Impératrice et toutes les personnalités venues inaugurer le canal traversaient la ville dans les voitures de la cour égyptienne, entre deux rangées de cavaliers égyptiens, les uns montés sur des chevaux blancs et les autres sur des chevaux bai, au son de musiques militaires, au milieu des flots pressés de la population.

Le spectacle le plus animé de l'après-midi prit place sur l'espace sablonneux compris entre le rivage du lac Timsah et le canal d'eau douce. Un immense campement s'y dressait. Comprenant des tentes multicolores surmontées de nombreux étendards, cette cité nomade était peuplée de quelque trente mille Arabes du désert-lybique invités à la cérémonie. C'est aux grands chefs aristocratiques des tribus africaines que le Khédive avait demandé une fantasia digne de ses augustes hôtes. Eugénie, de Lesseps, l'empereur François-Joseph et les autres convives prirent place sous une tente somptueuse. A leurs pieds, de luxueux tapis recouvraient le sable et sur des plateaux de cuivre étaient préparés

¹ *ibid.*, p. 425.

du café, des dattes et autres friandises. Les chefs arabes étaient tous vêtus de burnous de belle laine blanche et portaient à leur ceinture des sabres damasquinés. Soudain l'un des chefs leva le bras pour donner le signal. Immédiatement la vaste plaine de sable se couvrit de cavaliers. Leurs burnous flottant au vent, ils passèrent au galop en tirant des coups de carabine. De grands nuages de poussière s'élevèrent à leur passage puis retombèrent ; alors apparurent les derviches farouches du Soudan ; certains tenaient des charbons ardents dans leur bouche, d'autres avalaient des scorpions vivants. Puis ce furent les fakirs avec leurs tours de magie. Pendant deux heures, ces différents groupes, entremêlés suivant les caprices calculés de la fantasia, emportés par cette ardeur fébrile de l'Arabie, qui manie les armes et brandit les étendards de la tribu, excités encore par le bruit de la mosqueterie, par l'enivrement de la lutte simulée, par le tournoiement des chevaux, offrirent le spectacle le plus brillant et le plus varié.

A la tombée de la nuit, un feu d'artifice fut tiré dans le port d'Ismaïlia. Les bateaux flamboyaient de lumières de toutes les couleurs et sur la rive brillaient des lampions et des torches. Dans tout Ismaïlia régnait une atmosphère de carnaval. A chaque carrefour, des danseurs, des jongleurs, et des musiciens offraient un spectacle aux badauds. En effet, l'annonce de la fête avait attiré à Ismaïlia une foule d'Égyptiens, et de nombreux baladins et chanteurs ambulants s'étaient rassemblés dans la ville pour profiter de l'aubaine. Les rues illuminées semblaient toutes montrer le chemin du palais du Khédive où la réception allait prendre place. L'édifice était entouré de jardins luxuriants au milieu desquels se dressait une immense tente où près de mille personnes pouvaient prendre place pour le dîner. Les palmiers étaient ornés d'innombrables lanternes.

L'intérieur du palais n'était pas moins extraordinaire. Le mobilier avait été acheté à Paris et dans chaque pièce l'œil était ébloui par des chandeliers de cristal. Ce n'étaient que fauteuils dorés, tables recouvertes de marbre, et tableaux peints par les plus grands maîtres français. Mille valets en livrée rouge et en perruque poudrée s'empressaient autour des invités. Dans les vastes cuisines, cinq cents personnes préparaient canards sauvages, faisans, perdrix, et autres mets délicats.

Les hôtes du Khédive venaient de tous les pays et l'on pouvait trouver parmi eux toutes les variétés de costumes imaginables. L'on distinguait les uniformes des diplomates, des officiers de marine, et des généraux de toutes les armées du

monde. Les belles Orientales vêtues de leur costume national faisaient assaut d'élégance avec les Européennes habillées à la dernière mode de Paris.

A minuit, l'impératrice Eugénie, plus belle que jamais, fit son entrée. Une couronne de diamants brillait sur ses cheveux noirs. Elle prit place entre le Khédive et l'empereur François-Joseph. Ensemble ils portèrent un toast à la réussite du Canal de Suez. Ils burent à la santé de la France et à la santé de l'Égypte. Ils formèrent des vœux pour la paix, pour l'harmonie entre les peuples et l'avenir du monde. Mais beaucoup d'yeux se tournaient vers un homme modeste en habit noir avec « *des cheveux blancs comme la neige, le teint clair et les joues roses comme une pomme, des yeux foncés, brillants et une moustache noire* »¹ : Ferdinand de Lesseps. Un par un, les invités du Khédive s'avancèrent vers lui et lui adressèrent des félicitations dans toutes les langues.

Le lendemain, la flottille, observant le même ordre que dans le voyage de Port-Saïd à Ismaïlia, partait directement pour Suez.

¹ BURCHELL S.C. et CHASSIGNEUX André (1967) : **Le Canal de Suez**, p. 23.

2). Croissance lente (1869-1914)

Après la période, héroïque et mouvementée, de son installation de 1862 à 1869, la ville d'Ismaïlia n'a connu, comme nous l'avons vu dans notre exploration préliminaire, que très peu de croissance spatiale et ce d'une façon lente. Ce n'est qu'à partir de 1892 que le plan de la ville se distingue de celui de 1869 par la disparition du Canal de ceinture, l'apparition du Canal d'eau douce Ismaïlia-Port-Saïd et la voie de tramway Ismaïlia-Port-Saïd¹. A la fin du siècle, l'extension de la ville vers le nord et l'ouest a été esquissée, mais elle ne sera lotie qu'à partir de 1915². Du côté démographique, cependant, le taux annuel de croissance fluctuait (TABLEAU 4). De 1869 à 1882, le nombre des habitants baisse, de 5 432 à 3 463, avec un taux annuel négatif (-2,6 %). Il monte à 7 207 en 1897 (taux annuel 1882-1897 : 7,2 %), à 10 373 en 1907 (taux annuel 1897-1907 : 4,3 %) et à 15 686 en 1917 (taux annuel 1907-1917 : 5,1 %). Nous allons essayer donc de voir ce qui se passait sur le terrain dans cette période.

Notre lecture des données que nous connaissons nous permet de diviser cette période en deux parties : celle de "régression" (1869-1882), marquée par la baisse du nombre des habitants et la quasi-absence du développement urbain ; celle de "démarrage" (1882-1914), marquée par la croissance progressive de la population et des activités du développement urbain.

a). Régression (1869-1882)

Y a-t-il vraiment une régression dans cette période ? Pourquoi ? Et comment se manifeste-elle sur le terrain ?

Rappelons que la ville d'Ismaïlia a été très animée dans la période précédente grâce aux travaux de l'isthme. Or, après la grandiose fête de l'inauguration du Canal, des travaux du même type n'existent plus. Les ouvriers, Européens et Arabes, n'ont pas le choix : il leur faut quitter immédiatement l'isthme de Suez. Cela explique la baisse du nombre des habitants d'Ismaïlia après l'ouverture du Canal.

Beaucoup d'immigrés aimeraient probablement y rester, s'il y avait des emplois intéressants et suffisants. Mais, la réalité ne le leur a pas permis : la Compagnie,

¹ Voir les plans cadastraux très détaillés de la ville d'Ismaïlia de 1887 à 1911 aux ACS : TE 59-63 qui correspondent aux AN : 153 AQ / 890542 / 59-63.

² Plans cadastraux très détaillés de la ville d'Ismaïlia de 1912 à 1919 aux ACS : TE 64 qui correspondent aux AN : 153 AQ / 890542 / 64.

le seul patron de l'isthme, après le brillant essor, entre dans un déclin sombre. Trois facteurs expliquent cette situation.

Le premier facteur est d'ordre économique mondial ; les techniques de navigation de l'époque affectant le volume du trafic du Canal de Suez et la situation financière de la Compagnie. Citons quelques données :

En 1869 les navires à voile constituent encore plus de 85 % des flottes commerciales mondiales. Ils préfèrent contourner l'Afrique plutôt que de passer par la Mer Rouge où il n'y avait pas assez de vent. A cela s'ajoute l'inconvénient de la navigation dans le Canal. Après l'inauguration, les travaux de construction ne sont toujours pas terminés. Entre 1870 et 1875, il fallait encore assurer partout la profondeur de 8 mètres, régulariser les courbes, redresser les profils du tracé, creuser les bassins de Port-Saïd. Les pilotes et les équipages tardent à se familiariser avec les subtilités du passage. En 1870, 32 % des navires s'y sont échoués, en 1871 19 %, dans les années 1880 10 %. Cela explique la lenteur du décollage du trafic. Au lieu des 6 millions de tonnes prévues, 436 609 tonnes seulement transitèrent par le Canal durant l'année 1870.

Après l'inauguration, la Compagnie est au bord de la faillite. En 1872, les actionnaires n'ont pas encore touché de dividendes, et trois échéances d'obligations sont restées impayées. Dans le Conseil d'Administration même, des voix s'élèvent pour demander la liquidation de la Compagnie. Mais de Lesseps ne s'incline pas. Il multiplie les démarches, et, au dernier moment, des amis personnels, des actionnaires et des obligataires, qui ont en lui une confiance aussi entière que raisonnée, mettent à sa disposition les fonds nécessaires pour soutenir quelque temps l'affaire en danger. Mais le problème ne s'arrête pas là. Aux affaires de spéculation s'ajoutent le problème du prix de transit qui met la Compagnie en conflit avec ses clients : la Compagnie française des Messageries maritimes et les armateurs anglais, autrichiens et italiens. Il a fallu l'intervention d'une flotte de guerre turque et d'un corps de dix mille hommes à Suez pour que de Lesseps consentît à mettre en pratique, en 1874, les recommandations de la Commission internationale désignée pour régler le problème.

Le deuxième facteur est d'ordre politique, deux événements majeurs bouleversant la situation : l'entrée de l'Angleterre dans la Compagnie en 1875 et la révolte d'Orabi en 1882 qui sert de prétexte aux Anglais pour occuper l'Égypte. Il n'affecte pas directement le volume du trafic, mais il contribue à la montée du nationalisme et de l'hostilité égyptienne envers les Européens, ce qui crée l'insécurité dans la zone du Canal. Rappelons brièvement cette histoire.

L'Angleterre, très intéressée par le Canal, surveille les péripéties du Canal décrites plus haut d'un œil attentif. Mais, ayant été auparavant l'adversaire déclaré du projet du Canal, elle n'a pu pénétrer dans l'administration de la Compagnie. Or, l'Égypte est au bord de la faillite, à cause des dépenses tellement excessives du khédivé Ismaïl, qu'aucun banquier ne voulait plus lui prêter de l'argent. On lui suggère alors de vendre ses actions à la Compagnie. La France, première avertie, hésite à les acheter. Parce qu'elle était affaibli.

La période glorieuse du Second Empire s'était brutalement achevée le 1er septembre 1870, date de la bataille de Sedan, où les forces prussiennes écrasèrent l'armée française, mettant fin à la courte guerre franco-prussienne. Moins d'un an après la cérémonie grandiose d'ouverture du Canal, Napoléon III et l'impératrice Eugénie étaient en exil, laissant de nombreux problèmes à la Troisième République nouvellement proclamée. En outre, la France avait peur de mécontenter l'Angleterre en ayant l'air de mettre une emprise totale sur le Canal. L'Angleterre saisit cette chance sans hésitation. Les actions du khédivé (176 602 sur 400 000) passent le 25 novembre 1875 à l'Angleterre au prix d'un quart de leur valeur d'origine.

L'Angleterre qui possède désormais une partie de la Compagnie lui peut intervenir dans les affaires intérieures de l'Égypte. En 1876, elle mit la main, avec la France, l'Autriche et l'Italie, sur la gestion financière de l'Égypte, dans une institution connue sous le nom de la Caisse de la Dette publique. Deux contrôleurs, un Anglais et un Français, étaient désignés pour contrôler les revenus et la dépense de l'État, d'où le nom de "condominium franco-anglais". En 1879, ne pouvant plus payer les intérêts de la dette et refusant la proposition des puissances européennes, le khédivé Ismaïl fut destitué. À sa place, les Européens mirent son fils devenu khédivé Tewfik.

Les communications entre l'Angleterre et l'Inde demeuraient cependant vulnérables. Les Anglais craignaient toujours de voir une puissance hostile s'emparer de l'Égypte, et par conséquent du Canal. Ils cherchaient donc une solution satisfaisante.

Pendant ce temps, vers la fin de son règne, le khédivé Ismaïl avait, pour gagner le soutien des Égyptiens et éviter une intervention européenne, opté pour un régime constitutionnel, ce qui a contribué à l'apparition des mouvements dits nationalistes, animés entre autre par Djamaledine El-Afghani, au sein des pachas libéraux, des jeunes intellectuels et de l'Armée égyptienne. Le slogan "Égypte pour les Égyptiens" commence à se répandre. C'est dans ce contexte que se déclencha la protestation du colonel égyptien Ahmed Orabi contre la politique du gouvernement qui entraverait l'accession des Égyptiens au rang d'officiers (réservé aux Turco-circassiens). C'est alors que l'Angleterre trouve la solution signalée plus haut.

Appelées par le khédivé Tewfik afin de le protéger contre la menace des Orabistes, la France et l'Angleterre envoyèrent leurs navires de guerre devant Alexandrie, le 16 mai 1882, où le khédivé allait passer l'été, ce qui provoqua la colère des populations égyptiennes imprégnées déjà de xénophobie. Un petit conflit entre un Européen et un Égyptien se transforma, le 11 juin, en une émeute anti-européenne, sanglante et généralisée dans toute la ville. Orabi, ministre de la guerre chargé de calmer la situation fut considéré incapable d'effectuer son devoir. C'est l'Angleterre qui prit la direction des opérations. La France, n'étant pas d'accord, se retira. Mais l'Angleterre continua ; elle bombardait Alexandrie, le 11 juillet, et la mit en ruines ; envoya ses navires de guerre dans le Canal et débarqua ses soldats à Port-Saïd, Suez et Ismaïlia pour écraser les forces d'Orabi déclarées rebelles. La Compagnie protesta contre cette occupation qu'elle qualifia d'agression. De Lesseps lui-même, à l'âge de 77 ans, se rendit en hâte en Égypte pour essayer de chasser les Anglais de la zone du Canal, qu'il considérait toujours comme son domaine particulier. Mais la situation politique n'était plus la même que celle de l'époque du percement. L'Angleterre s'entêta et de Lesseps, le comprenant, l'accepta. Les Anglais matèrent les Orabistes après la bataille de Tell el-Kebir, près d'Ismaïlia, le 13 septembre 1882. Cette date marque le début de l'occupation anglaise en Égypte qui durera jusqu'en 1956.

Le troisième facteur est d'ordre écologique : une épidémie paludéenne apparaît. Connue comme localité la plus salubre, Ismaïlia a été frappée brusquement par cette épidémie en 1877. Ce fut un exode général. Le Tribunal mixte (Tribunal de première instance) d'Ismaïlia, installé en 1876, a dû déménager à Mansoura en 1878 car l'épidémie frappe son personnel¹.

Ces facteurs expliquent la baisse de la population de la ville d'Ismaïlia pendant cette période. Quant aux activités du développement urbain, elles suivent apparemment et simplement les faits démographiques. On n'y connaît plus l'animation et les mouvements de travaux qui avaient marqué la période précédente. Il n'y a pas de nouvelles constructions. Les seuls travaux urbains exécutés par la Compagnie ont été ceux d'assainissement qui vont dans deux directions contradictoires.

Dans un premier temps, on assiste à la multiplication des espaces verts autour de la ville (la création d'un grand jardin à l'est de la ville, autour de l'usine des eaux) et le développement des cultures maraîchères dans les parties basses de la ville. Pour cela, le Canal de ceinture, créé à l'époque du percement du Canal, a été élargi en 1874. Cet élargissement a entraîné l'apparition d'une vaste cuvette colmate propice aux infiltrations qui, de fait, se répandirent dans le sous-sol, dans les caves, et dans les bas-fonds de la ville. En avril 1877 fut inauguré le nouveau Canal d'Eau douce direct du Caire à Ismaïlia (le Canal d'Eau douce précédent, passant par Zagazig, avait été inauguré en 1862), ce qui augmenta la quantité d'eau autour de la ville. C'est dans les quelques mois suivant cette inauguration que la fièvre paludéenne commence à apparaître et à se répandre rapidement. La Compagnie réagit vite. A la Conférence des Chefs du Service d'Egypte organisée en novembre 1877, on attribua les causes de l'épidémie notamment aux infiltrations résultant de cette mise en eau, lesquelles avaient élevé sensiblement le plan d'eau souterraine de la ville ; la Conférence signalait en outre la nocuité du mélange de l'eau douce du Canal Ismaïlieh avec l'eau salée du Lac Timsah.

Commence alors la deuxième partie des travaux signalée plus haut qui contredit la première. En 1878, les bas-fonds situés entre le Quartier européen et le Canal de ceinture furent remblayés au moyen d'une couche de sable dont la surface supérieure est à environ un mètre au-dessus du niveau des infiltrations. En 1880, les plantations aux abords du Canal de ceinture furent supprimées et le

¹ ACS : RS 27 ou AN : AQ 153 / 900017 / 27.

Canal fut asséché. En 1881, les marais d'Abou Rakham, au nord-est de la ville, furent comblés avec du sable (150 000 m³) de telle sorte que la surface supérieure se trouve à 50 cm environ au-dessus de la surface des étangs¹. De 1880 à 1883, l'état sanitaire semblait s'améliorer, mais une vive reprise de l'épidémie se manifestait, comme nous verrons dans la période suivante, à partir de 1884.

Quant à l'atmosphère et à la vie socioculturelle qui avaient marqué la ville d'Ismaïlia à son époque d'installation, certaines caractéristiques ont disparu, d'autres persistent. Divers récits de voyage écrits à différentes dates nous permettent de saisir les traits généraux du caractère de la ville d'Ismaïlia dans cette période. L'ambiance générale était marquée, du moins jusqu'au milieu des années 1870, par la solitude, la tristesse, la nostalgie, dues certainement à la baisse de la population et des activités du Canal. Après, il y eut un peu plus de gaieté, d'animations, de mouvements, ce qui correspond sans doute à l'amélioration du volume du trafic dans le Canal. Ce climat sera rompu enfin par l'entrée brutale des soldats britanniques dans la ville d'Ismaïlia qui marquera une nouvelle période de l'histoire de l'Égypte en général et de la ville d'Ismaïlia en particulier.

La tristesse des années 1870

Contrairement à l'époque précédente, Ismaïlia n'est plus une *"ville animée de mouvements et d'espérances"*. Elle sombre dans une atmosphère de déclin, abandonnée par un grand nombre de ses habitants et privée des activités économiques. Un voyageur anglais, visitant la ville au début des années 1870, compare l'ambiance désolante de la ville avec celle de grandes espérances de l'époque des travaux.

Ismaïlia, du nom du khédivé d'Égypte, a été il y a quatre ans une ville de grandes espérances. Sa brève histoire est semblable à celle de beaucoup de villes pleines de promesses fondées le long des lignes de chemin de fer en Amérique. Sa situation agréable au bord du lac Timsah, et sa position centrale, à mi-chemin entre Port-Saïd et Suez, semblaient augurer qu'elle deviendrait rapidement un lieu d'importance. Lorsque j'étais là, il y a trois ans, elle était en pleine floraison, et fière d'avoir une population de plus de cinq mille habitants. Les spéculations sur une parcelle située au coin de la rue étaient vives ; et de nouveaux bâtiments, pas très importants, mais assez bien adaptés à un climat tel que celui de l'Égypte, étaient repoussés jusque sur les sables du désert, derrière la ville. Elle avait un grand hôtel élégamment meublé, plusieurs jolies résidences entourées de jardins, une place publique,

¹ *ibid.*

et de larges rues ombragées, près desquelles coulait un canal d'eau douce et fraîche.

[...]

Mais Ismaïlia aujourd'hui, au regard de cette promesse d'il y a trois ans, engendre la tristesse. Comme nous sommes restés ici jusqu'au lendemain, nous avons eu l'occasion de nous promener dans le plus grand village abandonné que j'aie jamais vu. Pas un bâtiment sur vingt ne semble occupé, et le peu qui semblent habités sont pour la plupart des "salons" où l'on joue aux cartes ou au billard. Seulement restent environ mille habitants, qui semblent être trop pauvres pour s'en aller. L'hôtel raffiné est fermé, ses meubles élégants ont été déplacés dans une maison beaucoup plus petite, où nous ne trouvons d'autres visiteurs que nous-mêmes.

Le grand palais construit par le vice-roi d'Égypte pour accueillir l'impératrice de France, le prince de Galles, et d'autres personnages royaux, est délabré, les fenêtres cassées, et la cour remplie à moitié de sable apporté par le vent.

L'administration du Canal a ses bureaux centraux ici, et la résidence élégante de Ferdinand de Lesseps, entourée d'arbres sémi-tropicaux, apparaissent comme une oasis. Il est encore le maître des affaires du Canal, et malgré son âge (près de soixante-dix ans), il a encore toute l'énergie et l'activité du corps et de l'esprit qui lui avaient permis de surmonter les difficultés les plus démoralisantes, et d'achever l'un des plus grands travaux techniques du dix-neuvième siècle. Cette œuvre restera dans sa mémoire plus grand que n'importe quel monument en marbre ou en bronze.

Nous l'avons vu monter un phaéton avec sa jeune femme et ses trois enfants, le plus grand n'ayant pas encore cinq ans. C'est le seul véhicule qui reste dans la ville, et le seul signe de vie dans les rues, à l'exception de quelques garçons âniers apparemment inconsolables et d'un cireur, peut-être le même gamin qui m'avait appelé ici il y a trois ans, lorsqu'Ismaïlia était dans sa gloire, avec une question exprimée par gestes : "Je cire vos chaussures, Monsieur ?"¹.

Un long article de 1875, écrit par un "vieil Ismaïlien", ainsi se désigne l'auteur lui-même, nous donne la même impression. Il montre divers aspects dégradés de la vie d'Ismaïlia. Il parle par exemple de la ville désertée : « *J'écris d'une nécropole, et cette nécropole est Ismaïlia, Ismaïlia autrefois si animé, si gai, si pimpant, Ismaïlia, la capitale de l'Isthme de Suez, la résidence favorite de M. de Lesseps, où, par une modestie qui n'excluait pas un peu de coquetterie, il se contentait d'un simple chalet, tandis que ses principaux lieutenants habitaient de véritables petits palais. [...] Chalet et palais existent toujours, mais que sont-ils devenus ? Le chalet est désert, M. de Lesseps ne faisait plus que de rares apparitions dans sa capitale, ...* »². Autrefois « *Au flageolet et la guitare, vinrent bientôt s'adjoindre d'autres instruments : une société philharmonique et une*

¹ FOGG A.M., W.M. Perry (1875 / 1985) : *ARABISTAN : or The Land of "The Arabian Nights" being Travels through Egypt, Arabia and Persia, to Bagdad*, pp. 76-77.

² "SOUVENIRS D'UN VIEIL ISMAÏLIEN", article publié dans le journal LE COMMERCE (Organe des intérêts commerciaux et financiers d'Égypte. Paraît tous les jours), II Année, Alexandrie, vendredi 25, samedi 26, lundi 28, mardi 29 juin 1875.

société chorale se formèrent simultanément. La première faisait entendre ses fanfares, plusieurs fois par semaine, sur la place Champollion, et la seconde était particulièrement recherchée par le desservant de la chapelle catholique d'Ismaïlia, pour chanter des messes en musique, aux fêtes carillonnées. [...]. Aujourd'hui, les pavillons des cors, des trombones, des ophicléides, sont tous en berne, et les voix des chanteurs se sont éteintes. Le président des deux sociétés M. L... est seul resté debout au milieu de ces ruines, et veut de son bâton de commandement, comme le prophète Jérémie, il s'exhale en lamentations sur la déchéance de cette nouvelle Jérusalem »¹. Les conditions économiques et la qualité de la vie socio-culturelle baissent.

L'habit noir, les toilettes de gaze, la vie mondaine ont fait leur temps à Ismaïlia ; le peu d'employés qui ont survécu aux licenciements de la fin des travaux de la construction, se confinent chez eux, ils sont devenus *terriers*, et leur journée finie, le pot-au-feu domestique devient leur unique préoccupation. Le chapitre des plaisirs est rayé de leur budget ; ils s'ennuient et ne veulent pas de s'ennuyer ; bref, ils font des économies, voilà le grand mot lâche !

[...]

La population industrielle et commerçante d'Ismaïlia ne fait pas moins triste figure ; quand on a compté quelques boulangers, un boucher, quelques épiciers, quelques marchands de vin, c'est-à-dire ce qui est indispensable pour la vie matérielle, un bazar où les ménagères trouvent les ustensiles nécessaires pour faire cuire les aliments et mettre la table, quand on a compté tout cela, on est au bout de son rouleau. J'ai bien vu deux enseignes, l'une portant : *Hautes Nouveautés*, l'autre : *Modes* ; mais ces dénominations fallacieuses sont autant d'ironies lancées par les malicieux propriétaires de ces établissements aux dames économes d'Ismaïlia. Le magasin de *Hautes Nouveautés* a pour spécialité ... la chaussure d'hommes et les vêtements de confectionnés, le magasin *Modes*, des articles de mercerie plutôt grosse que fine, pour permettre aux dames économes de ravauder les chemises et les chaussettes de messieurs leurs maris économes.

Quant aux Cafés, hélas ! le bon père n'a plus à craindre que ses ouailles y perdent leur temps : ils sont vides, absolument vides, et sauf les gens de la maison, on dirait que la machine pneumatique y a passé².

C'est dans cette situation qu'apparaît fortement le caractère d'Ismaïlia comme "ville commémorative et de souvenirs". Un visiteur français dans les années 1870 évoque le caractère nostalgique de cette ville :

C'était le lieu le mieux choisi pour y établir alors un quartier général de direction. Mais, après les travaux, ce lieu où avaient été amenées à grands frais les eaux du Nil, dont on avait une charmante oasis, pouvait redevenir un désert. Ismaïlia n'avait plus de raison d'être, plus de chances de s'accroître,

¹ *ibid.*

² *ibid.*

elle était menacée de délaissement. Quel sentiment plus humain alors que l'attachement de M. de Lesseps pour cette ville qui était sa création, qu'il avait élevée au milieu des sables brûlés, qu'il avait ombragée, qu'il s'était plu à embellir, où il avait de chers souvenirs, — le souvenir de mauvais jours passés peut-être, en face de difficultés qui eussent paru insurmontables à une âme moins forte, — et le souvenir aussi des joies des solutions trouvées, des difficultés vaincues, et de tous les triomphes enfin et de tous les bonheurs qui peuvent suivre une victoire, et qui ont été si grands pour lui ! — Ismaïlia est devenue la résidence d'hiver de M. de Lesseps et de Madame de Lesseps, qui avait les mêmes motifs de prédilection pour cette ville : des palais y ont été construits, des millions dépensés... La vue d'Ismaïlia égaie les regards du voyageur qui l'aperçoit au loin, comme un éclair de fraîcheur et de verdure en traversant les grandes étendues de sables ensoleillés...¹

Frappée par l'épidémie paludéenne à partir de 1877, Ismaïlia n'est plus une "ville de santé et de salubrité". Des milliers d'habitants de diverses nationalités étaient frappés par la fièvre ; beaucoup en sont morts, mais l'esprit humaniste répandu par de Lesseps et ses associés de la Compagnie depuis le début des travaux subsiste. La situation douloureuse et la proximité de la mort font qu'Ismaïlia demeure une "ville cosmopolite, conviviale et religieuse". Une Société internationale de secours d'Ismaïlia fut immédiatement fondée à Ismaïlia le 21 novembre 1877 : son Assemblée générale se compose des consuls, médecins, pharmaciens, ingénieurs de diverses nationalités et représentants de diverses communautés (d'Autriche et d'Italie, de France, de Grèce, de Belgique, de Danemark et d'Égypte)². Comme son père lors de l'épidémie de choléra qui a ravagé l'isthme de Suez plus de dix ans auparavant, Victor de Lesseps, devenu l'un des dirigeants de la Compagnie, informé à Paris de la mauvaise nouvelle, s'est empressé de venir à Ismaïlia.

Arrivé samedi soir, par le paquebot de l'Indo-Chine, le lendemain dès l'aube il était sur pied et demandait à voir non-seulement les malades mais aussi les besogneux. Il a ainsi passé toute la journée du dimanche à visiter les malades et les indigents auxquels les secours accordés par la nouvelle société, due à la généreuse initiative de M. Coulon, ont donné de nouvelles forces pour combattre plus efficacement la maladie. [...]

Je ne connais pas au monde une meilleure satisfaction personnelle que celle de faire le bien à son prochain. Pour moi, je me suis senti tout autre en voyant ces pauvres êtres s'en retourner avec leur nécessaire — ma joie était d'autant plus grande c'est que leurs yeux quoique bien affaiblis par la douleur et la privation à la vue de ces aliments — reprenaient de suite leur éclat normal, signe d'espérance et surtout de reconnaissance, car ils se sentent appuyés, soutenus. — *Merci*, disent-ils. Oh, chers amis ; gardez ce merci dans vos cœurs ; souvenez-vous et veillez ; le malheur est commun à tous les

¹ de SAINT-POLLIAS Brau (1884) : *De France à Sumatra*, p. 69.

² *ibid.*

hommes et l'amour de son prochain est une nécessité. Heureux ceux qui professent de tels sentiments, et trouvent partout sur leur passage : sympathie, respect, dévouement¹.

La mort d'un membre de la famille expatriée provoque une manifestation de solidarité de toute la population de la ville.

Le lendemain, une affreuse nouvelle venait affliger la ville qui se préparait à fêter joyeusement le carnaval. M. et Mme de Rouville perdaient leur fille, une gentille enfant de deux ans et demi, enlevée en quelques heures par une attaque de croup que les soins les plus éclairés n'ont pu vaincre. Les obsèques ont eu lieu un grand pompe le mardi à quatre heures du soir. Toute la population d'Ismaïlia avait tenu à témoigner la part qu'elle prenait à la douleur de M. et Mme de Rouville en formant un nombreux cortège au convoi funèbre. On remarquait le sous-gouverneur et son escorte, tous les consuls étrangers, les chefs de service de la Compagnie du Canal et tout le personnel.

Par suite de ce deuil, toutes les réceptions annoncées pour les jours gras ont été ajournées².

Ainsi pour lutter contre le désastre qui menace la vie commune, toutes les diverses nationalités se regroupent.

Le 29 mai, vers quatre heures et demie du soir, une violente incendie s'est déclarée dans le village arabe près du chemin de fer. Activé par un fort vent de nord-est, le feu avait envahi, en moins de deux heures, quarante maisons. Les secours, énergiquement dirigés par MM de Rouville, Lemasson et Coulet, agent de la voirie, étaient difficiles ; mais en faisant la part du fléau, on parvint à l'arrêter. A dix heures, tout était fini.

Parmi les personnes qui se sont les plus distinguées dans les travaux, il faut citer MM Thévenet, sous-chef du transit, Gauthier, chef du bureau du transit, Bernard, capitaine de port, Paul Henry, Bouchlas et Bongiovanni, pilotes, aidés avec dévouement par les équipes grecque et italienne de la Compagnie du Canal et de la voirie³.

Un peu de gaieté vers la fin des années 1870

Malgré la dégradation des conditions physiques et économiques, Ismaïlia reste, dans cette période, une *"ville verdoyante, charmante, de plaisance et de fêtes"*. *« Ismaïlia est un établissement dans le genre américain, bien disposé, avec des chaussées irréprochables, de jolies villas, un jardin public bien entretenu,*

¹ **La Jurisprudence.** Feuille judiciaire du Tribunal d'Ismaïlia. No. 7, 1ère Année, 30 novembre 1877, pp. 2-3. Cette feuille est inséré dans les archives de la Compagnie. Voir : ACS RS 27 ou AN : AQ 153 / 900017 / 27.

² **CANAL DE SUEZ** No. 334, le 2 avril 1881.

³ *ibid.* No. 343, le 2 juillet 1881.

beaucoup du confortable de l'Occident »¹, écrit encore un visiteur en 1875. Elle continuait à recevoir des visiteurs, bien que moins fréquents qu'à l'époque précédente, des personnalités : le prince Rodolphe d'Autriche (1881), le khédivé Tewfik (1881), le fils du prince de Galles (1882), etc. A ce moment là, on y voit un arc de triomphe se dresser sur la plage où le grand visiteur et ses compagnons débarquent, M. Ferdinand et ses associés tenir le rôle d'hôtes, la foule des diverses communautés se masser le long de la rue où le cortège des visiteurs passe, la nuit s'illuminer de feux variés, le bal s'organiser dans le Quartier européen. Mais la fête la plus splendide fut celle de 14 juillet (la fête de la Révolution française) qui remplace celle du 15 août (la fête de l'Empereur Napoléon III) à l'époque du percement.

La fête du 14 juillet a été célébrée à Ismaïlia avec un entrain et une animation qui en ont fait une véritable réjouissance publique pour notre ville. Le gouvernorat, le consulat de France, tous les autres consulats et nombre de maisons particulières étaient pavoisés.

[...]

Un banquet de cinquante-huit couverts, organisé par souscription, a eu lieu à sept heures du soir dans le jardin de l'hôtel de Paris. Les toasts venaient de finir lorsqu'une députation grecque a été introduite et a remis au vice-consul de France un magnifique bouquet aux couleurs françaises.

A dix heures et demie, toute la colonie, précédée du vice-consul, du sous-gouverneur et des consuls étrangers, s'est rendue en corps à travers les rues de la ville pour admirer les illuminations qui offraient un coup d'œil féérique. Arrivé au quartier hellénique, à l'extrémité de la rue Negrelli, le cortège a été salué par des décharges de fusil et des cris de "vive la République !" auxquels répondaient ceux de "vive la Grèce !".

Jusqu'à près de quatre heures du matin la foule n'a cessé de parcourir les rues pour jouir du spectacle splendide qui lui était offert et qui laissera un souvenir durable dans notre population².

L'agression anglaise de 1882

Après la protestation d'Orabi, des bruits se répandent en Europe affirmant que la liberté et la sécurité du transit par le Canal de Suez seraient menacées. Vers la fin de juin 1882, par des dépêches échangées avec Ferdinand de Lesseps inquiet à Paris, le Gouvernement égyptien affirme qu'il est toujours de son devoir de « *maintenir la tranquillité du pays en général et du Canal en particulier* »³. Mais, sans l'autorisation de la Compagnie, les navires de guerre anglais entrent dans le Canal au début de juillet. Victor de Lesseps protesta d'Ismaïlia, le 8 juillet,

¹ Récit de M. W.E. Baxter, membre du Parlement anglais, publié dans **CANAL DE SUEZ** No. 142, le 2 décembre 1875.

² **CANAL DE SUEZ** No. 312, le 22 août 1880.

³ *ibid.*, No. 379, le 2 juillet 1882.

« contre cette violation de la neutralité du canal » et tint « le gouvernement anglais responsable de toutes les conséquences et dommages pouvant résulter de cet abus de la force et de cet acte de violence »¹. L'amirauté britannique, de son côté, s'entêta. Elle lui répondit de Londres, le 12 juillet, « si le Canal était libre, il n'y avait plus d'objection à ce que les navires passent »². Ferdinand de Lesseps s'empressa alors de venir à Ismaïlia le 22 juillet, de voir Orabi et d'obtenir de ce dernier l'assurance de son respect de la neutralité du Canal. « Il a protesté contre un acte de la marine anglaise qui était contraire aux règlements de la Compagnie du Canal, approuvés par le Sultan, et qui sont la sauvegarde du commerce universel, à qui la liberté du Canal a été garantie »³. La situation dans la zone du Canal fut très tendue. Une dépêche datée d'Ismaïlia le 31 juillet dit :

Les chefs bédouins des régions orientales entre le Canal de Suez et le Nil sont venus se mettre à la disposition de M. de Lesseps. — Arabi [Orabi] leur a recommandé d'obéir à M. F. de Lesseps. — Ce dernier a offert au commandant du cuirassé anglais d'aller constater, à cheval, la sécurité des environs d'Ismaïlia et l'absence des troupes égyptiennes.

Toute personne ayant un laissez-passer revêtu du cachet de M. F. de Lesseps peut circuler en Egypte jusqu'au Caire. Des négociants qui avaient abandonné leurs intérêts profitent de ces laissez-passer.

M. de Lesseps a dit que les Anglais étaient actuellement les seuls menaçant la neutralité du Canal de Suez par la prétention qu'ils auraient, inadmissible, de faire la police du Canal.

L'agent supérieur du Canal de Suez et tout le personnel du Canal sont toujours admirables de calme, de dévouement et de résolution⁴.

Mais les Anglais persistent. Trois semaines après cette dépêche, les Anglais ordonnèrent l'arrêt de la navigation dans le Canal, c'est alors qu'un "drame émouvant", comme le dit Victor de Lesseps dans son rapport, secoua Ismaïlia.

Dans cette nuit du 19 et 20, toute la population européenne, le personnel de la Compagnie et les principaux fonctionnaires égyptiens étaient réunis chez M. Poilpré, chef du service du domaine, dans un bal des plus gais, animé par la présence des officiers des navires de guerre espagnol et autrichien. A deux heures du matin, tout le monde rentrait et chacun commençait à s'endormir, lorsque vers trois heures, au milieu d'une nuit forte obscure, les rues retentissent de cris de guerre se mêlant au bruit de la fusillade et du roulement des canons traînés au pas de course. Ce sont les marins anglais qui débarquent sans avoir prévenu les habitants qu'ils peuvent être exposés à être tués dans les rues. Sur quoi tirent-ils ? Sur qui ? Aucun ennemi n'est devant eux. Le camp des Egyptiens est à Néfiche, à trois kilomètres d'Ismaïlia. Il n'y a dans la ville que quelques soldats de police,

¹ ibid., No. 380, le 12 juillet 1882.

² ibid.

³ ibid. No. 382, le 2 août 1882.

⁴ ibid.

gens forts paisibles habitants depuis longtemps Ismaïlia, et qui n'ont jamais songé qu'à y maintenir l'ordre.

Peu après le débarquement, le canon tonne. C'est l'*Orion*, c'est le *Carysfort*, qui envoient des obus sur Néfiche et dans le désert. La fusillade continue dans les rues d'Ismaïlia. Au point du jour, elle cesse dans la ville européenne après n'avoir fait heureusement qu'une seule victime. C'est un Européen, un Hollandais, M. Broën, qui ne répond pas clairement au quivive d'un marin, reçoit un coup de fusil à bout pourtant qui lui traverse le corps et lui broie le bras gauche. — M. Broën est entre la vie et la mort ; les médecins le regardent comme étant dans un état désespéré.

Les marins anglais se dirigent au jour sur notre village arabe, habité par nos travailleurs indigènes avec leurs familles et où ne se trouve aucun ennemi pour riposter. Cependant ils tirent sur les femmes et les enfants qui fuient dans le désert ; les cris déchirants de cette population affolée parviennent jusqu'à nous. Quelques agents de police sont faits prisonniers sans qu'aucun d'eux ait cherché à se défendre. L'un d'eux est tué par-derrière pendant qu'il cherche à s'échapper avec sa famille.

Vers huit heures du matin, la fusillade cesse. Le canon tonne encore et tonnera jusqu'au 21 au matin.

En débarquant, les Anglais ont coupé nos fils télégraphiques sur Suez et sur Port-Saïd. Le capitaine Fitz-Roy occupe les bureaux du port et nos canots sont saisis. — Ismaïlia est bloqué, et nous ignorons ce qui se passe sur le reste de la ligne.

Dans l'après-midi, nous songeons à mettre en sûreté les familles de notre personnel. Car 300 marins seulement occupent la ville, et, pendant la nuit, les Egyptiens de Néfiche peuvent prendre l'offensive. Il est prudent de faire coucher les femmes et les enfants sur le lac. Quant au personnel et à M. F. de Lesseps, ils sont décidés à ne pas bouger de la ville. Les familles se rendent à l'appontement. Les capitaine Fitz-Roy s'oppose à leur départ.

Je lui écrit alors une lettre. M. Fitz-Roy me fait répondre verbalement, à 7 heures du soir, quand la nuit commence, que les familles sont libres, mais que M. de Lesseps et tout son personnel passeront la nuit dans la ville, car il s'attend à être attaqué ; il y aura une bataille dans Ismaïlia, et il veut que M. de Lesseps et tout son personnel y soient. « *Je suis le maître maintenant*, dit-il ».

Ces paroles odieuses étaient bien gratuites, puisque M. de Lesseps et tout le personnel, chefs et employés, avaient déclaré qu'ils ne sortiraient pas de la ville et qu'il n'avait jamais été question des familles.

Une partie des familles préféra rentrer en ville ; l'autre partie put alors s'embarquer sur des canots envoyés par Don Carlos Ruiz, commandant de la frégate cuirassée espagnole *Carmen* et par M. Bonfield, le commandant de la canonnière autrichienne *Albatros*. Nos réfugiés reçurent l'hospitalité à bord de ces navires.

La nuit se passa heureusement sans aucun accident ; le silence ne fut troublé que par les obus envoyés du *Carysfort* et de l'*Orion* sur Néfiche. — Au jour, Ismaïlia se réveille au milieu de plusieurs milliers de soldats anglais de l'armée de terre. Le lac est plein de transports et de navires de guerre. Le 21 au matin, les Anglais rétablissent eux-mêmes notre fils sur la ligne de Port-Saïd

Nous apprenons alors que dans la nuit du 19 au 20, les Anglais ont débarqué à Port-Saïd, mais paisiblement, et que l'amiral Hoskins a pris, le matin, possession de nos bureaux d'où M. Desavary, agent principal du Transit à Port-Saïd, a été expulsé. Des navires de guerre et des transports se sont engagés dans le Canal sans pilote et sans avoir payé les droits. Une de nos dragues a été saisie au kil. 16 par des marins de la *Penelope*. Kantarah est occupé par la force

[...]

Nous recevons la dépêche de Paris du 20 relative à une communication de MM. Stokes et Wilson annonçant la détermination prise par le gouvernement anglais d'occuper la zone du Canal...¹.

Du 21 au 25, environ 20 000 hommes de troupe ont débarqué à Ismaïlia. Des témoignages du personnel de la Compagnie nous révèlent la brutalité du comportement des soldats anglais à leur entrée dans la ville d'Ismaïlia. Ils pénétrèrent dans les maisons des rues de Lepère, de Chancel et de Paris, enfonçant les portes et les fenêtres des habitations inoccupées ; ils envahirent la place et les vérandas de la Place Champollion, attachant leurs chevaux aux arbres ou piliers des vérandas ; ils se couchèrent sur la place et dans les vérandas, brisant le bois des clôtures pour faire du feu, violant une maison inoccupée, vidant la cave où on avait conservé du vin ; ils détruisirent un bâtiment de la Compagnie dans le village arabe loué par des marchands indigènes, trois boutiques y furent brûlées, deux boutiques y furent éventrées, etc. etc.²

Pendant les journées des 20 et 21, l'engagement des navires de guerre anglais, sans pilote de la Compagnie, a occasionné une confusion complète. La plupart des bateaux se sont échoués et plusieurs ont dû débarquer leurs troupes sur la berge avant Ismaïlia, étant incapables de se tirer d'affaire avec leurs seules ressources. L'amiral Seymour restitua alors à la Compagnie l'autorité de l'exploitation du Canal. « *Les chefs de l'expédition anglaise, l'amiral Seymour et le général Wolseley ont pris l'engagement d'observer tous les règlements de la Compagnie et d'acquitter les droits de transit et de stationnement pour leurs navires de guerre et leurs transports ; ils ont fait encore plus, ils ont assumé la responsabilité de tous les dommages déjà causés ou qui pourront être causés au commerce par leurs opérations militaires* »³. Ferdinand de Lesseps retrouva alors son sang-froid et n'insista plus pour que les Anglais quittent la zone du Canal. Acceptant la présence anglaise, il écrit dans un télégramme envoyé de Port-Saïd à Paris le 21 août : « *Après deux jours de crise difficile ayant interrompu le transit, et le débarquement des Anglais à Port-Saïd et à Ismaïlia étant un fait accompli, un modus vivendi étant établi de manière à permettre le fonctionnement régulier du transit, je pourrai, dans quelques jours, rentrer à Paris. La sécurité du personnel*

¹ ibid. No. 386, le 12 septembre 1882.

² Archives de la Compagnie sur l'occupation des terrains de la ville d'Ismaïlia par l'Armée britannique. Voir ACS : DC 12 ou AN : AQ 153 / 980486 / 13.

³ CANAL DE SUEZ, No. 386, le 12 septembre 1882.

est complète »¹. Le 24, le trafic du Canal avait repris son cours régulier. Les forces anglaises se sont cependant avancés dans la direction du Caire, suivant le Canal d'Eau douce et la voie ferrée, où elles ont écrasé, le 13 septembre, la troupe d'Orabi à Tell El-Kebir.

Le jour suivant, le 14 septembre, l'Angleterre occupa l'Égypte tout entière, 75 ans jour pour jour après avoir été chassée par Méhémet-Ali d'Aboukir et de Rosette en 1807. Cette date marque un point tournant de l'histoire de la ville d'Ismaïlia. La sécurité du Canal rétablie, le volume du trafic décollera, l'Armée britannique apportera de nouveaux emplois, Ismaïlia attirera de nouveaux immigrants. Mais ces faits nouveaux appartiennent à une autre période de l'histoire.

¹ *ibid.*, No. 384, le 22 août 1882.

b). Démarrage (1882-1914)

Deux facteurs déterminent le développement de la ville d'Ismaïlia dans cette période.

Le premier en est d'ordre politique. Rappelons à grand trait le contexte historique de la période que nous étudions :

Après la bataille de Tell El-Kebir, ce sont les Anglais qui gouvernaient pratiquement l'Égypte, malgré son appartenance officielle à l'Empire ottoman. Cette occupation posa pour les usagers du Canal le problème de la neutralité du Canal, ce qui aboutit à la *Convention internationale de Constantinople*, signée en 1888 par huit pays (la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Autriche, l'Espagne, la France, l'Italie, les Pays-Bas, la Russie et la Turquie). Le point principal en est que « *Le Canal sera toujours ouvert, en temps de guerre comme en temps de paix, à tout navire de commerce ou de guerre, sans distinction de pavillon ; aucune atteinte ne sera portée au libre usage du Canal, en temps de guerre ou en temps de paix, et le Canal ne sera jamais assujéti à l'exercice du droit de blocus* ». Un autre point important pour l'Égypte est que « *Si le Canal est en péril, c'est au Gouvernement khédivial qu'il appartiendra d'assurer le maintien des dispositions ci-dessus stipulées, en faisant appel, en cas de besoin, au Gouvernement ottoman* ». Cette clause posera un nouveau problème, comme nous le verrons plus loin, en temps de guerre où les signataires sont engagés.

Le khédivé Tewfik, docile aux Anglais, est mort en 1892, à qui succéda son fils, Abbas Hilmy, devenu khédivé Abbas II. Esprit indépendant, il encourageait les mouvements nationalistes, menés notamment par Moustafa Kamel et ses amis partisans : Mohammed Farid, Saad Zagloul, Ismaïl Sirry, Kassime Amine, Abdel Khaliq Sarouat, Adly Yeken, etc.¹ — personnalités dont certaines seront immortalisées, des années plus tard, surtout à l'époque nassérienne, par des noms de rues du Caire, d'Alexandrie, d'Ismaïlia, et d'autres villes d'Égypte. C'est aussi sous son khédivat que se développa la réforme de la pensée islamique menée notamment par Mohammed Abdouh.

Dès le début de la Grande Guerre, l'Empire ottoman s'allia aux Allemands contre l'Angleterre et le khédivé ne cacha pas ses sympathies pro-ottomanes. La double position de l'Égypte, entre la province de l'Empire ottoman et le pays occupé par l'Angleterre, est devenue intenable. Qui doit protéger le Canal ?

Le Royaume Uni arracha l'Égypte à l'Empire ottoman et la déclara, le 18 décembre 1914, protectorat britannique. Il remplaça son "consul général" par un "haut commissaire". Il destitua en outre le khédivé, lors de son voyage à Constantinople, et plaça sur le trône vacant Hussein Kamel, fils d'Ismaïl et oncle du khédivé destitué, et le nomma Sultan, non Khédivé ni Roi. Ce titre permet, d'une part, de marquer la rupture de l'Égypte de la suzeraineté ottomane et, d'autre part, de signifier que ce protectorat (le "Sultanat" d'Égypte) ne saurait se considérer comme l'égal de son protecteur (le "Royaume" Uni). Le titre de "Roi" sera attribué, comme nous le verrons dans la période suivante, à son successeur, Fouad, en 1922, lorsque l'Égypte est déclarée indépendante par l'Angleterre.

¹ Moustafa Kamel fit remettre au Gouvernement anglais une liste de 32 noms de ses amis et partisans, dont nous citons, capables chacun de diriger un ministère national. Voir ADAM Juliette (1922) : *L'Angleterre en Égypte*, p. 174.

Cette situation, douloureuse pour l'Égypte en général, est plutôt bénéfique pour la Compagnie. Ses exigences satisfaites, comme nous le verrons plus loin, l'Angleterre se contentait de confier la gestion technique et administrative du Canal à la Compagnie. Quant à l'organisation de la sécurité (militaire), c'est l'Angleterre qui s'en occupait. Ainsi, si pendant l'époque précédente, le pouvoir de la Compagnie était fondé uniquement sur son savoir-faire et sur sa confiance dans le bon sens des souverains d'Égypte et d'Europe, avec l'entrée de l'Angleterre dans le jeu (en tant que détentrice des actions de la Compagnie et occupant l'Égypte), ce pouvoir est désormais renforcé par la protection militaire de la Grande Bretagne — nous verrons plus tard que c'est le démantèlement de cette protection qui permet la nationalisation de la Compagnie en 1956. Cette situation débouche sur trois nouvelles réalités. D'abord, la zone du Canal est devenue la zone la plus sûre pour les Européens. Ensuite, l'installation de l'Armée britannique offrit des nouveaux emplois. Ces deux réalités expliquent la croissance démographique à Ismaïlia au début de cette période. Enfin, la Compagnie restait, malgré le contrôle anglais sur l'Égypte tout entière, le gérant unique du Canal et des terrains le long de celui-ci. Le développement de la zone du Canal ne dépendait donc pas de la politique nationale égyptienne, elle obéissait aux intérêts de la Compagnie : créer un environnement (habitations, bureaux, ateliers, jardins, plages, port) qui lui permette de gérer agréablement le Canal et de rentabiliser les terrains concédés (lotissements vendus aux populations).

Le deuxième facteur est d'ordre économique. On a vu dans la période précédente que le décollage du trafic était plus lent que prévu pour deux raisons : la prééminence des voiliers sur les vapeurs ; l'insuffisante qualité des services de la Compagnie par rapport aux exigences des clients (travaux du percement inachevés, échouages multiples de navigation, prix du transit trop élevé). A cela s'ajoute évidemment la conjoncture de l'économie mondiale.

Au premier problème, c'est le temps qui répond. Avec le progrès technique, les navires se perfectionnent. Le tonnage mondial des vapeurs dépasse celui de voiliers vers 1885-1890.

Les machines à vapeur deviennent plus puissantes (force, pression), plus petites et économes. Les machines à triple puis à quadruple expansion remplacent les « compound ». Les turbines à vapeur (Parson, Rateau) succèdent aux machines à piston au tournant du siècle. Puis le mazout devient un substitut du charbon : le premier navire marchant au mazout franchit le canal en 1908. Une nouvelle mutation surgit quand un navire

équipé d'un moteur diesel remplaçant la chaudière et la machine à vapeur traverse l'Isthme en 1912. [...]. L'élimination de la navigation à voile au tournant du siècle offre au canal de Suez l'accès à la totalité d'une clientèle potentielle elle-même dilatée¹.

Pour le deuxième problème, l'Angleterre, à la fois premier client et nouvel actionnaire de la Compagnie, mit en question la crédibilité de la Compagnie. « *En Grande-Bretagne, une vive agitation du monde commercial maritime pousse le Gouvernement à réclamer, dans l'administration du Canal, un rôle proportionné à sa part dans la capitale de l'entreprise, et à exiger de la Compagnie de nombreuses et importantes améliorations de la voie d'eau, sous menace, en cas de refus, de demander au khédive la concession du second canal maritime à travers l'isthme de Suez* »². Une négociation entre la Compagnie et l'Angleterre déboucha en 1883 sur le "Programme de Londres" qui contient, entre autres clauses, la représentation plus importante de l'Angleterre dans le Conseil d'Administration (sept armateurs ou commerçants anglais sur les 32 membres du Conseil) et, à bref délai, soit le doublement de la largeur du Canal, soit le percement d'un second canal de même largeur. Une Commission Consultative Internationale fut réunie en 1884. Elle définit les travaux prioritaires pour satisfaire aux besoins de clients. L'idée du percement d'un second canal fut écartée ; les travaux prioritaires décidés consistent à élargir et à approfondir le Canal existant. Baptisés *Second Programme d'Amélioration* du Canal de Suez (le Premier était celui réalisé en 1870-1875 et décrit précédemment), les travaux furent complétés par l'installation d'un réseau électrique pour le passage nocturne et téléphonique qui remplaçait les liaisons télégraphiques entre les bureaux de surveillance du mouvement des bateaux et la construction de perrés maçonnés sur la plus grande partie des berges du Canal ; ils durèrent de 1886 à 1901. Mais l'amélioration ne s'arrête pas là. Un *Troisième* (1901, 1903, 1906) et un *Quatrième* (1908-1912) furent réalisés dans la période que nous étudions. Ces divers travaux expliquent aussi la croissance démographique d'Ismailia dans cette période.

Quant au trafic, il fluctuait. Entre 1882 et 1897, il baisse ou stagne, à cause de la "grande dépression" de la fin du siècle. Il augmentera au rythme de 7,5 % l'an

¹ BONIN, op. cit., pp. 33-34.

² POYDENOT Henri (1955) : *Le Canal de Suez*, p. 49.

de 1909 à 1912¹. Le bilan global de la rentabilité du Canal entre 1858 et 1914 montre cependant que le Canal est une "bonne affaire". Le capital consacré au Canal (675 millions de francs = 433 pour la construction + 242 pour l'amélioration) a rapporté trois fois et demi leur mise (2 347 millions de francs) en 57 ans. Si les actionnaires ont attendu longtemps leur premier dividende (1875), ils sont récompensés de leur patience. Ils reçoivent 68 % des recettes courantes !². Cela explique les divers travaux urbains réalisés par la Compagnie dans cette période et ses implications dans le développement socio-culturel de la ville.

Preliminaire de l'extension

Les programmes d'amélioration du Canal de Suez, proposés par la Commission technique internationale de 1884-1885, signalés plus haut, nécessitent de nouveaux terrains. C'est pour cela qu'est accordée par le Gouvernement égyptien à la Compagnie une nouvelle convention concernant la nouvelle concession des terrains, signée le 20 décembre 1886, dont nous avons vu le contenu dans un chapitre précédent (VII.3.a. Cadre juridique, territorial et administratif). Ainsi, nous constatons qu'à la fin du siècle le périmètre de la ville d'Ismaïlia est repoussé vers l'ouest, le nord et l'est (PLAN 11). La plus grande partie de la nouvelle extension reste cependant, comme nous l'avons vu dans notre exploration préliminaire, vacante. Seulement dans le Quartier arabe nous voyons des signes d'occupation. Les rapports annuels de la Compagnie le confirment. Les terrains du Domaine commun dans les villes de Port-Saïd, Ismaïlia et Suez, lotis par la Compagnie et mis à la vente aux populations, se vendaient progressivement. A Ismaïlia, le Service du Domaine commun vendit, par exemple, 2 325m²21 en 1886³ et 2 915m² en 1888⁴. Le Quartier arabe d'Ismaïlia continua à grandir : « *La superficie des terrains vendus au profit du Domaine Commun, en 1894, a été de 18 451m²45 dont la plus grande partie dans les périmètres des villages indigènes* »⁵.

¹ BONIN, op. cit., pp. 32-35.

² ibid., p. 63.

³ CANAL DE SUEZ, No. 524, le 12 juin 1886.

⁴ ibid., No. 590bis, le 16 mai 1888.

⁵ ibid., No. 845, le 12 juin 1895.

Modernisation de la ville : installation des équipements publics

La période 1862-1869 est celle de l'"installation" de la ville, caractérisée par la construction des bâtiments. Mais, cette ville était, si on la considère rétrospectivement, encore archaïque. Hormis la voirie et l'eau potable restreinte dans le Quartier européen, elle ne connaissait pas de réseaux d'équipement public: pas d'électricité, pas d'eau courante, pas d'égouts. La période de 1882-1914 marqua sa "modernisation", caractérisée par l'installation et l'amélioration des équipements de la ville, non seulement physiques (eau, électricité, égout, transport), mais aussi sociaux (hôpital, école, cercle, coopérative, etc.).

Cette installation touche deux échelles territoriales : celle du Canal et la ville proprement dite. Dans la première, deux travaux publics furent réalisés. Les premiers furent le percement du Canal d'Eau douce Ismaïlia-Port-Saïd, de 1887 à 1894, qui se substitue à la conduite d'eau en poterie installée en 1864-1866 et à la conduite en fonte qui l'avait remplacée en 1877-1878. La prise d'eau se situe à l'ouest de la ville, près de la lagune de Néficha. Le canal (appelé aussi le Canal Abassieh) se prolonge vers le nord, perpendiculaire au Canal d'Eau douce Caire-Ismaïlia (appelé aussi le Canal Ismaïlieh). C'est ce nouveau canal qui a probablement provoqué la naissance d'un quartier "spontané" à la périphérie nord-ouest de la ville au bord du canal même. Les habitants du quartier étaient des immigrants originaires d'El-Ariche et de la Haute-Egypte, d'où le nom *Araichiet Abid* ou *Araichiet Soudani* donné au quartier. Des témoins du quartier, comme nous le verrons dans les chapitres traitant de l'habitat, révèlent que leurs arrière-grands-pères, venus d'El-Ariche ou de la Haute-Egypte, s'y étaient installés depuis leur engagement dans les travaux du canal.

Les deuxièmes travaux furent l'installation du chemin de tramway Ismaïlia-Port-Saïd en 1893 au nord de la ville. Destiné initialement à servir aux déplacements du personnel et du matériel de la Compagnie entre les divers établissements le long du Canal maritime entre Ismaïlia et Port-Saïd, le chemin de tramway (0,75 m de largeur) sera transformé en chemin de fer à voie normale (1,45 m de largeur) et intégré dans le réseau de chemin de fer égyptien en 1904. Raccordé au chemin de fer Ismaïlia-Suez, il forme donc la limite nord de la ville d'Ismaïlia. L'extension de la ville vers le nord après la convention de 1886 citée plus haut divisera ainsi la ville d'Ismaïlia en deux parties, séparées par le chemin de fer Suez-Ismaïlia-Port-Saïd : l'ancienne ville et la nouvelle ville.

A l'échelle de la ville, les équipements urbains installés consistent en réseaux d'adduction d'eau, d'égouts et d'électricité. Jusqu'en 1896, le besoin (au moins des populations européennes) en eau potable à Ismaïlia avait été satisfait par l'usine des eaux située à l'extrémité est de la ville, au-delà du palais khédivial. Les habitants de la ville pouvaient s'en procurer par un système d'abonnement. Pour les populations indigènes, incapables en général de s'abonner, la Compagnie installa 4 robinets dans le Quartier arabe, pour être mis gratuitement à la disposition du public, mais dont les frais d'installation étaient à la charge du Gouvernement¹. A partir de 1896, une nouvelle usine élévatoire, plus puissante, installée à l'extrémité ouest de la ville, près de l'embranchement du Canal Abbasieh, remplace l'ancienne ; cette dernière est conservée pour l'arrosage des jardins. L'eau prise du Canal Ismaïlieh est filtrée puis refoulée dans un réservoir d'une capacité de 1000 m³ construit à environ 900 m de l'usine².

Quant aux égouts, avant 1907 il n'en existait aucun réseau à Ismaïlia ; les eaux ménagères et usées de toute nature étaient évacuées dans des puits perdus et les immeubles étaient pourvus de fosses d'aisance étanches ; quelques maisons possédaient des fosses Mouras dont les eaux résiduaires étaient évacuées dans des puits perdus. A partir de 1907, la Compagnie construisit un réseau d'égouts, pour desservir principalement ses propres bâtiments. Quant aux particuliers, ils étaient autorisés à se brancher sur le collecteur de la Compagnie en payant tous les frais de raccordement et d'entretien. Le réseau fut élargi et amélioré progressivement, mais, même jusqu'en 1939, il n'avait pas atteint le Quartier arabe³.

Quant au réseau d'électricité, le projet en fut lancé en 1898 — à cette époque les populations utilisaient encore les lampes à pétrole. Il concernait 27 souscripteurs (dont un seulement dans le Quartier arabe), tous les édifices publics, tous les hôtels (6 hôtels : Victoria Hotel, Hôtel de l'Isthme de Suez, Agence Cook, Hôtel des Voyageurs, Hôtel de la Gare et Hôtel Continental), 8 points sur le Quai Méhémet-Ali, 4 points sur la Place Champollion, 6 points sur la rue Negrelli, 4 points sur l'avenue de l'Impératrice et 1 point dans le Quartier arabe⁴. Mais il ne fut apparemment réalisé qu'à partir de 1902 par la Maison Siemens⁵.

¹ Convention 1884.

² ACS : RS 27 ou AN : AQ 153 / 900017 / 27 et Rapports annuels de la Commission Consultative Internationale des Travaux 1905-1907.

³ ACS : CCIT 1 ou AN : AQ 153 / 900021 / 1.

⁴ ACS : TE 118 ou AN : AQ 153 / 890542 / 118.

⁵ ACS : A 3 ou AN : AQ 153 / 890480 / 3.

Depuis sa fondation, la ville d'Ismaïlia a connu des équipements sociaux : hôpital, maisons de culte (églises et mosquée), jardin public, cercle et magasin ; tout a été construit par la Compagnie. Dans la période de 1882-1914, un nouvel équipement social fut installé : une école, destinée principalement aux enfants du personnel de la Compagnie. Les premières écoles, gratuites, avaient été organisées en fait par des religieux (les Frères des Ecoles Chrétiennes et les Sœurs de la Charité de Saint-Vincent-de-Paul), subventionnées par la Compagnie. On en connaît trois en 1888. A partir de 1890, la Compagnie élaborait des projets d'établissements scolaires à Ismaïlia. Elle acheta, par exemple, le Palais Khédivial en 1890 et pensa le transformer en une école. Mais le projet définitif ne se réalisa qu'en 1907 par la fondation d'une école sur l'ancienne propriété de M. Ruysennaers, au coin du quai Méhémet-Ali et de l'avenue de l'Impératrice, dont l'organisation était confiée aux Sœurs de la Charité de Saint-Vincent-de-Paul¹.

D'autres équipements sociaux existants furent cependant améliorés. Un nouvel hôpital, construit sur la colline nord du lac Timsah, dans un quartier connu auparavant comme le Chantier Numéro 6, fut inauguré en 1888. Le service étant assuré par les Sœurs de la Charité de Saint-Vincent-de-Paul, l'hôpital portait le même nom. A proximité, l'ancien chalet du vice-roi Mohammed-Saïd, loué par la Compagnie du Gouvernement égyptien, fut transformé en sanatorium et inauguré au même temps que l'hôpital². La première mosquée, construite par la Compagnie dans le Quartier arabe en 1864, fut rénovée dans le style mamelouk par le khédivé Abbas II, au début de son règne (1892), d'où le nom *Abbasi* attribué à cette mosquée³. La communauté grecque, trouvant trop petite sa chapelle construite par la Compagnie en 1865-1866, construisit à côté une nouvelle église, plus grande et plus belle, en style romano-byzantin, dans les années 1890. Des verdurees ayant été supprimées vers 1880, à cause de l'épidémie paludéenne ; la Compagnie recommence la plantation en 1900. Sur la bande de terrain au sud-ouest de la ville, vaste de 6 ha, près du bief amont du Canal Ismailieh, on a planté 10 000 arbres d'essences différentes tels que filaos, eucalyptus, saules, mimosas, ricins, etc. Tandis que dans la partie plus à l'est, au sud du Quartier arabe, on a planté 2000 arbres des mêmes essences⁴. En 1904, la Compagnie loua au Gouvernement

¹ ACS : INJ 59 ou AN : 153 AQ / 900365 / 59 et ACS : INJ 90 ou AN : AQ 153 / 900365 / 90.

² CANAL DE SUEZ No. 599, le 12 août 1888.

³ *Moudirié El-Awqaf* d'Ismaïlia.

⁴ ACS : RS 27 ou AN : AQ 153 / 900017 / 27.

égyptien la bande de terrain située entre les deux écluses du Canal Ismaïlieh et le lac Timsah ; le bail prendra fin en même temps que celui de la concession du Canal (1968). Transformé en jardin, le terrain, vaste de 60 000 m², donna à Ismaïlia l'espace vert le plus grand de toutes les villes dans la région du Canal¹. Pour son personnel, la Compagnie soutint la fondation d'une société coopérative d'alimentation en 1892 et d'un cercle en 1895. Ce dernier constituait un lieu de réunions et de fêtes, équipé d'une bibliothèque de plus de 500 volumes².

Notons aussi que cette période est marquée par un nouvel équipement urbain, introduit par les Anglais : le camp militaire britannique. Installé au sud-ouest de la ville, près de Néficha où avaient campé les soldats d'Orabi, le camp se développera au cours des années suivantes et deviendra à partir de 1914 une Base militaire britannique.

Reconquête de la salubrité

On a vu, dans la période précédente, qu'après des efforts considérables d'assainissement (remblais et assèchements des bas-fonds ; suppression des cultures maraîchères), l'état sanitaire de la ville d'Ismaïlia paraissait s'améliorer vers 1880. Mais, en 1884, en 1885 et dans les années suivantes, l'épidémie paludéenne reprit au point que de 1880 à 1886 le nombre des personnes atteintes de la fièvre est monté de 500 à 2 600³. Ensuite, jusqu'en 1897, le médecin de la Compagnie reconnaît 2 174 personnes malades⁴, et jusqu'en 1903 le chiffre monte à environ 5 000 sur les 7 ou 8 mille habitants, sans parler des malades qui ne sont pas allés consulter le médecin⁵. A cette fièvre paludéenne, s'ajouta, en 1900, la peste bubonique. Une dizaine d'habitants de la ville, arabes et grecs, furent atteints par l'épidémie. La ville fut déclarée contaminée tout entière⁶.

Ainsi, la ville d'Ismaïlia, dans la période 1882-1914, est marquée aussi par la lutte acharnée pour reconquérir sa salubrité si renommée pendant la période des travaux de l'isthme. A part la construction de l'hôpital Saint-Vincent-de-Paul

¹ Convention du 1^{er} février 1902.

² ROUX J.-Ch. (1901) : *L'Isthme et le Canal de Suez. Tome II*, pp. 267-271.

³ ACS : RS 27 ou AN : AQ 153 / 900017 / 27.

⁴ Voir *Rapports sanitaires d'Ismaïlia* in ACS : RS 27 ou AN : AQ 153 / 900017 / 27.

⁵ Le paludisme à Ismaïlia a fait de grands bruits en Europe. Voir par exemple le chronique de Henry de Varigny (1909) : "*Causerie scientifique*" dans le journal *Le Temps* le 30 septembre 1909. La coupure de journal est insérée dans les archives de la Compagnie. Voir ACS : RS 28 ou AN : AQ 153 / 900017 / 28.

⁶ ROUX, op. cit., p. 272.

mentionné plus haut, les efforts d'assainissement de la ville prenaient diverses formes. Le Quartier arabe, susceptible d'être un lieu propice au développement des épidémies, reçut une attention particulière. « *La Compagnie est chargée à partir du 1er janvier 1885 à Ismaïlia, pour la ville et les villages Arabes, de l'entretien, arrosage et nettoyage des voies, trottoirs et plantations existants ainsi que de l'entretien et du gardiennage des cimetières* »¹. Lors de l'apparition de la peste bubonique, on nettoya à fond le Quartier arabe ; on y trouva de nombreux cadavres de rongeurs desséchés, dont la mort remontait au moins à six semaines et plus². Mais, la lutte la plus longue fut celle contre le paludisme. C'est seulement à partir de 1903, après des efforts continus depuis 1877, que la ville d'Ismaïlia est déclarée saine. La conférence du Président de la Compagnie, le Prince Auguste d'Arenberg, à l'Académie des Sciences le 14 mars 1904 illustre bien cet état d'esprit. Citons-en quelques passages :

Les travaux consistaient dans la suppression des eaux stagnantes où il en existait en dehors et à l'intérieur de la ville. De grandes mares furent comblées, des rigoles qui n'avaient pas d'écoulement furent creusées, et, dans les maisons, les endroits où l'eau ne peut pas être évacuée furent recouverte d'une mince couche d'huile de pétrole. Deux équipes sont maintenues en permanence. L'une surveille constamment les environs de la cité, nettoie les rigoles et les fosses et y maintient un courant suffisant grâce à des chasses d'eau qui ont été organisées. L'autre équipe passe au moins une fois par semaine dans chacune des maisons, répand le pétrole dans les fosses ou dans les bassins et s'enquiert si des moustiques n'ont pas été aperçus dans les immeubles ou dans les jardins.

Les habitants au premier abord, ne se rendaient pas très bien compte de ces travaux et de ces recherches. Ils ne tardèrent pas à en reconnaître l'utilité et à devenir les auxiliaires les plus actifs des agents. Européens et Arabes signalent la présence d'un moustique comme celle d'un animal dangereux et s'acharnent à sa destruction.

Il y a un peu plus d'un an que les équipes dont je viens de parler fonctionnent régulièrement et il n'y a plus de moustiques à Ismaïlia. L'été dernier chacun a pu dormir sans recouvrir son lit d'une moustiquaire, alors qu'il y a deux ans les employés de la Compagnie étaient obligés de s'entourer d'un rideau de tulle pour pouvoir travailler à leur bureau. Les moustiques ont si bien disparu que les agents et les médecins qui continuent leurs études sur les anophèles ont toutes les peines du monde à s'en procurer³.

¹ Convention du 18 décembre 1884.

² ROUX, op. cit., p. 272.

³ CANAL DE SUEZ No. 1161, le 22 mars 1904.

Construction, rénovation et embellissement

Après un long silence, c'est dans la période 1882-1914 que la Compagnie reprend ses activités de construction architecturale, non seulement fonctionnelle (construction des nouvelles maisons), mais aussi symbolique (rénovation du patrimoine de la Compagnie ; érection des monuments).

Ainsi, les anciennes habitations de la Compagnie, situées autour de la Place Champollion, construites pendant l'époque du percement du Canal, furent rénovées selon les dernières normes, en même temps que l'introduction de réseaux d'eau, d'électricité et d'égouts. De nouvelles maisons, entourées de jardins, furent construites en 1908-1910¹.

Mais aussi se réalise en même temps la rénovation de l'un des bâtiments les plus historiques d'Ismaïlia : le chalet de Ferdinand de Lesseps, appelé aussi le chalet du Président de la Compagnie ou, après la mort du fondateur, la Résidence de la Compagnie. Le projet de rénovation fut adopté en 1902. Il consiste principalement à démolir l'aile gauche de l'ancien bâtiment et à construire une aile nouvelle, plus large et plus grande². Dans le même ordre d'activité, la Compagnie rénove l'ancien bâtiment du Chef du Transit, construit en 1867 sur l'îlot triangulaire situé à côté de celui de la Résidence³.

A cela s'ajoute l'érection de monuments dans la ville. A Port-Saïd, on dresse la statue de Ferdinand de Lesseps à l'entrée du Canal, inaugurée en 1899. A Ismaïlia, la Compagnie se contenta d'ériger de petits monuments. Des bustes de personnalités défuntées de la Compagnie sont érigés l'un après l'autre dans la cour du bâtiment de la Direction de la Compagnie : celui de M. Jules Guichard (1898), le compagnon de Ferdinand de Lesseps, chargé de développer le domaine de l'Ouady⁴ ; celui de M. Lemasson (1899), l'ancien Ingénieur en Chef du Canal, mort assassiné à Ismaïlia en 1894⁵ ; celui de M. Voisin-Bey (1911), l'ancien Ingénieur en Chef et Directeur général des Travaux de l'Isthme, grâce à qui le percement fut achevé⁶.

¹ Rapports annuels de la Compagnie publiés dans **CANAL DE SUEZ** No. 1312, le 2-4 juin 1908, No. 1349, le 12 juin 1909 et No. 1385, le 12 juin 1910.

² ACS : A 3 ou AN : AQ 153 / 890480 / 3.

³ ACS : INJ 91 ou AN : AQ 153 / 900365 / 91.

⁴ **CANAL DE SUEZ** No. 939, le 22 janvier 1898.

⁵ *ibid.*, No. 975, le 22 janvier 1899.

⁶ *ibid.*, No. 1409, le 12 février 1911.

Emergence d'une identité ismaïlienne

Si les années 1870 constituent pour la Compagnie une période d'"incertitude" : travaux inachevés, décollage trop lent, menace de faillite, insécurité (technique et politique) du Canal, conflits avec les clients et l'Angleterre,... les années 1882-1914 sont une période de "certitude", aussi bien politique qu'économique. En accueillant l'Angleterre au sein de la Compagnie et en la laissant occuper l'Égypte, la Compagnie se débarrassa des ennuis politiques, obtint une garantie de sécurité ("protectorat britannique") et put ainsi s'occuper tranquillement de ses affaires essentielles, celles de la gestion du Canal. Sur le plan économique, le progrès technique de navigation et l'amélioration du Canal, assurent la bonne marche des affaires.

Cette nouvelle situation, marquée par la stabilité et la sécurité (politique et économique), joua un rôle important certainement dans l'émergence de nouvelles caractéristiques plus durables, dans la morphologie architecturale, ainsi que dans l'atmosphère et la vie socio-culturelle de la ville, que nous verrons plus loin, qui deviendront peu à peu les éléments de son identité, du moins pour une certaine période, car, avec le temps, d'autres caractéristiques viendront les remplacer. Rappelons qu'après son déclin dans les années 1870, la population de la ville d'Ismaïlia commença à dépasser celle de 1869 après 1882, dont nous avons cité les chiffres dans une partie précédente. Nous avons signalé plus haut quelques événements qui peuvent servir d'explications. Le premier en est le bombardement d'Alexandrie, le 11 juillet.

Le journal du Canal de Suez, daté du 2 août, parle de la communication entre de Lesseps et Orabi qui a eu pour objet « *d'assurer l'émigration, protégée, de 120 Grecs abandonnés dans un village et de préparer le transport, escorté du Caire à Ismaïlia, des malades et du personnel de l'hôpital européen, soit 35 malades, 11 sœurs, 1 médecin, et 4 infirmiers, et de maintenir l'ordre dans la province de Zagazig où sont de nombreux Français et Italiens* »¹. L'édition suivante du même journal dit : « *A la suite des troubles qui ont eu lieu à Alexandrie, Ismaïlia est devenu le refuge d'une foule d'Européens qui ont quitté le Caire et les autres villes de l'intérieur. L'agence supérieure de la Compagnie au Canal et les domaines de l'Etat avec leurs archives sont venus s'y installer provisoirement. De nombreux trains ordinaires et supplémentaires amènent ici de grandes quantités d'émigrants européens qui vont s'embarquer à Port-Saïd et pour le transport desquels les canots de la poste et ceux de la Compagnie du Canal ont dû doubler et même tripler leur service régulier* »². Beaucoup de réfugiés

¹ CANAL DE SUEZ, No. 382, le 2 août 1882.

² *ibid.*, No. 383, le 12 août 1882.

considèrent Ismaïlia comme un escale, mais d'autres choisirent probablement d'y résider.

D'autres facteurs sont notamment les divers travaux d'amélioration du Canal, d'installation d'équipements urbains et sociaux, de construction et de rénovation de logements, ... dont nous avons parlé plus haut. Nous n'avons pas de données exactes qui montrent la corrélation entre ces diverses activités et le nombre d'habitants concernés. Les données démographiques de l'époque que nous connaissons nous donnent cependant des renseignements intéressants.

Celles de 1897, par exemple, nous montrent la proportion entre les populations égyptiennes et étrangères, ainsi que les composantes de ces dernières.

TABLEAU 22 : Populations égyptiennes et étrangères à Ismaïlia 1897

Egyptiens	Nombre	Etrangers	Nombre
Indigènes fixes	4871	Grecque	784
Originaires des autres parties de l'Empire Ottoman	129	Italienne	466
		Anglaise	39
		Française	343
		Allemande	13
		Russe	8
		Austro-hongroise	202
		Espagnole	11
		Danoise	2
		Suède-Norvège	4
		Suisse	14
Sous total	5000		1886

Source : Recensement 1897, p. 108.

Tandis que celles de 1897, 1907 et 1917, nous montrent que la proportion des étrangers tend à diminuer.

TABLEAU 23 : Populations égyptiennes et étrangères à Ismaïlia 1897, 1907, 1917

	1897		1907		1917	
	no.	%	no.	%	no.	%
Egyptiens	5 000	72,6	8 055	77,7	12 730	82,1
Etrangers	1 886	27,4	2 318	22,3	2 777	17,9
	6 886	100,00	10 373	100,00	15 507	100,00

Source : Recensement d'Égypte 1897 (pour 1897) et EL-NABLAWI (pour 1907 et 1917).

Quant à leurs métiers : les Grecs, les plus nombreux, pour la plupart travaillaient dans la Compagnie du Canal, mais surtout dans le commerce des produits agricoles, de l'alimentation, du coton, des vêtements, des équipements ménagers, etc. Puis venaient les Italiens qui travaillaient surtout dans le domaine

technique, la construction de bâtiments en particulier, suivis par les Français dont la plupart étaient des ingénieurs et des employés de la Compagnie¹.

Du côté égyptien, plusieurs témoins d'aujourd'hui nous racontent que beaucoup d'habitants actuels d'Ismaïlia sont les descendants des Egyptiens (sujets ottomans) qui sont venus s'y installer à cette époque pour les raisons que nous avons mentionnées. Ils sont venus notamment de deux régions : de la Haute Egypte (Qena, Souhag, Minia, Assiout, Béni Adi, Assouan, Nubie, même Soudan), *fellahs* de tradition, servant pour la plupart de main-d'œuvre dans les divers travaux ; d'El-Ariche, traditionnellement *bédouins*, assurant en général le transport en louant leurs chameaux. Certains parmi ces derniers deviennent peu à peu, une fois sédentarisés, des agriculteurs et des entrepreneurs ; l'un de leurs descendants deviendra, quelques décennies plus tard, le plus grand entrepreneur du Moyen Orient : Osmane Ahmed Osmane. A côté de ces deux groupes sociaux, il y avait aussi des immigrés d'origine urbaine, notamment des alentours du Caire, qui y sont venus pour faire le commerce².

La situation économique était probablement assez bonne en général. A part les logements de la Compagnie entourés de jardins, c'est dans cette période que commence à se généraliser la construction d'habitations privées plus durables : villas ou maisons individuelles en dur et immeubles ou grandes maisons à balcon de bois.

Les premières, appartenant, dans la plupart des cas, aux particuliers européens, se trouvent dans le Quartier grec et le Quartier européen. Ce sont des constructions à rez-de-chaussée ou à étage, en brique ou pierre plâtrée, la façade composée d'une façon symétrique (porte au milieu, une ou des fenêtres sur chacun des deux côtés), le toit caché derrière la façade (toit terrasse, sans auvent sur la façade), quelques ornements floraux autour des portes et des fenêtres. Le langage formel de ces habitations nous rappelle l'esprit éclectique et le style néoclassique hérité de l'Europe du XIX^{ème} siècle.

Tandis que les dernières, construites d'abord par les Grecs, puis par les Egyptiens, dans leurs quartiers respectifs, prennent la forme de grandes maisons à un ou deux étages entourés de balcons en bois. Le balcon est abrité par un toit en tuile et soutenu par des piliers en bois qui s'appuient sur le trottoir, formant ainsi

¹ COMITE op. cit. pp. 399-402.

² Interviews avec MM. Mustafa Hussein Ali MEKKAWI, Ismaïl FARRAG, Abdel-Aziz ID, Slimane ID, Zein ABDEL WAHAB, Salem EL-KACHEF, etc. entre 1991-1996.

une sorte de galerie. Ne se développant que dans les villes du Canal, ces habitations deviennent un élément essentiel de leur identité architecturale, ce qui nous permet de caractériser leur langage formel comme "typique du Canal" — nous en reparlerons plus en détail dans un chapitre traitant de l'habitation.

C'est à cette époque aussi que se forme le noyau des "grandes familles" (sous-entendu : riches, nobles, respectées) au sein des populations égyptiennes d'Ismaïlia : Abdel Wahab Sweilem, Abou Amine, El-Fiqi, El-Souli¹, Gouweiba², Mekkawi, Zamlout (Zamalta)³, etc. — de nouveaux noms viendront élargir ce noyau dans les années de l'entre-deux-guerres.

Le sentiment d'appartenance à une unité territoriale et sociale distincte, celle d'Ismaïlia, commence à s'affirmer. Les gens de la Compagnie s'enracinent. Ismaïlia est une enclave de bien-être dans le désert. Le Maréchal Lyautey décrit la vie de ces expatriés, lors de son passage à Ismaïlia vers 1894 : « *Somptueux menu (...), salle à manger en véranda sur un vrai jardin botanique, des palmiers, des bougainvillées (...). Je suis assis à côté d'une jeune fille en rose, qui, née ici voici 18 ans, me parle tennis, abonnement de musique et de lecture, comédies de salon (c'est la grande attraction d'hiver à Ismaïlia) ; je lui réponds Caire, où je serai dans cinq heures et dont je pense qu'une personne si bien informée va me donner quelque avant-goût. Mais, depuis 18 ans, ni elle, ni sa sœur, ni sa mère, n'y sont jamais allées ; toute leur Egypte tient dans l'abonnement de lecture de Port-Saïd et le tennis d'Ismaïlia* »⁴.

Les Égyptiens d'Ismaïlia commencent à se revendiquer comme *ibn el-balad* (enfant du pays) ou *awlad el-balad* (enfants du pays) d'Ismaïlia ou *Isma'ilawiy* (Ismaïlien) et *Isma'ilawiyine* (Ismaïliens) qui ont leur propre caractère distinct de celui des gens des autres régions d'Égypte. Ce caractère se forme notamment grâce à leur coexistence pacifique et leur symbiose mutualiste avec les Européens. Il se manifeste dans leur langage (dialecte arabe-égyptien avec un accent plus doux et beaucoup de vocabulaire d'origines française, italienne, grecque et, plus tard, anglaise), leur attitude vis-à-vis des étrangers (coopérative, tolérante,

¹ La famille dont une fille fut mariée à Hassan El-Banna pendant son séjour à Ismaïlia de la fin des années 1920 au début des années 1930.

² Grand commerçant avec qui Anwar El-Sadate (future président de l'Égypte) travaillait pendant son exil dans les années 1940.

³ La famille d'Osmane Ahmed Osmane du côté maternel.

⁴ LYAUTEY, 17-18 octobre 1894, *Lettre du Tonkin et de Madagascar*, tel qu'il est cité par BONIN, op. cit. p. 100.

hospitalière) et de leurs propres compatriotes d'Ismaïlia (fraternelle, solidaire et conciliante)¹.

Quant à l'ambiance et à la vie socio-culturelle de la ville, les caractéristiques de l'époque d'installation se maintiennent, sauf celles relatives à l'animation et au mouvement ; elles ont disparu depuis l'achèvement du Canal. Après une longue lutte contre le paludisme, Ismaïlia retrouva sa réputation de *"ville de santé et de salubrité"*. Ainsi, son rôle de *"ville commémorative et de souvenirs"* du Canal de Suez ne la quitte pas. C'est dans cette période qu'on rénova le chalet de Ferdinand de Lesseps et qu'on érigea les bustes de MM. Guichard, Lemasson, Voisin-Bey. De nouvelles rues portaient également les noms de personnalités défuntes de la Compagnie : Guichard, Poilpré, Lemasson, Ruysennaers. Mais, la caractéristique devenue dominante, mentionnée dans tous les récits de voyages de l'époque, était ses aspects verdoyants et son isolement dans le désert. *« Telle qu'elle est, son aspect est riant ; c'est celui d'une oasis perdue dans le désert. C'est, dans tous les cas, le seul point de l'Egypte où nous ayons rencontré une végétation ayant quelque apparence forestière »* (1896)². *« Ismaïlia, avec quelques arbres, apparaît comme une petite oasis au milieu du désert »* (1902)³. *« Ismaïlia paraît être une forte jolie ville dans une magnifique oasis. Nous quittons le canal et entrons dans un pays d'une végétation, d'une fertilité, d'une beauté enchanteuses. Arbres de toutes espèces et gigantesques, des palmiers beaucoup, pays de cultures magnifiques, arrosées de nombreux cours d'eau, des sources abondantes, des manèges actionnés par des buffles ou des chameaux remontant l'eau des puits et des réservoirs ; de toutes façons, ce pays, où il ne pleut jamais l'été, est arrosé abondamment et ne souffre nullement de la sécheresse »* (1907)⁴. *« La visite de la ville d'Ismaïlia, qui n'est qu'une oasis artificielle en plein désert, fait un effet curieux : les routes macadamisées y sont soigneusement entretenues, bordées de trottoirs et plantées d'arbres... »* (1913)⁵ Mais le récit le plus

¹ Interviews avec MM. Mustafâ Hussein Ali MEKKAWI, Ismaïl FARRAG, Abdel-Aziz ID, Slimane ID, Zein ABDEL WAHAB, Salem EL-KACHEF, etc. entre 1991-1996.

² DELMAS Emile (1896) : **Egypte et Palestine**. Ouvrage orné de 115 gravures, 4 eaux-fortes et 4 aquarelles par E. Coneau, p. 303.

³ MADROLLE C.I. (1902) : **De Marseille à Canton. Guide du Voyageur : INDOCHINE, CANAL DE SUEZ, DJIBOUTI et HARRAR, INDES, CEYLAN, SIAM, CHINE MERIDIONALE**, p. 11.

⁴ DANJEAN Alexandre (1907) : **Récit d'un voyage circulaire en Orient. Italie, Grèce, Turquie, Syrie, Palestine, Lieux Saints et retour par l'Egypte**, p. 164.

⁵ BLIND Dr. Auguste (1913) : **L'Orient vu par un médecin, Egypte, Palestine, Syrie,...**, pp. 81-82.

pénétrant, saisissant l'âme de la ville, est peut-être celui de Jacques du Tillet qui visite le pays vers 1900 :

Ismailia est une oasis charmante, en plein désert. Mais une tristesse se dégage de ces verdure trop sombres.

On sent obscurément une sorte de contradiction entre ces ombrages humides et le sable qui les entoure ; nos regards d'Européens sont habitués à des transitions plus douces ; nos antiques verdure rejoignent, par molles gradations, nos Crau ou nos Sologne. Ici, au bout d'une route en charmille où le soleil ne pénètre jamais, brusquement, presque brutalement, c'est le désert; cet arbre magnifique est « le dernier » ; au delà, c'est le sable infini... Ismailia a la tristesse des choses artificielles. Si l'homme se retirait, ce sable en quelques semaines aurait tout rongé. On a, en vérité, l'impression d'une « menace » ; le sable semble nous guetter. Et, sans doute, Port-Saïd aussi a été créé ; mais « la parodie » de la nature y est moins inquiétante. Puis, l'activité qui y règne est une activité artificielle aussi ; j'entends que les forges, les usines, toute la machinerie industrielle s'amalgament convenablement avec une ville conquise sur la nature. Si l'on y sent aussi la menace du désert, l'activité matérielle qu'on y déploie donne une rassurante impression de vigueur. Dans la lutte constante qu'il faut soutenir contre les puissances naturelles, on sent que la force humaine, si apparente, est capable de triompher de l'autre ; il y a harmonie entre la ville même et sa fonction. — A Ismailia, au contraire, l'activité est tout intellectuelle ; plus de machines, des bureaux. Il faut y pénétrer pour savoir qu'on y travaille. Cette ville, où l'on fait tant de besogne, a l'air d'une ville de plaisance ; elle semble ne valoir que par sa beauté naturelle. Et cette beauté naturelle et paisible est trop proche de l'aridité voisine. La contradiction est visible, manifeste, elle vous inquiète et vous oppresse¹.

De *"ville animée de mouvements et d'espérances"* Ismailia devient une *"ville de tranquillité et de sérénité"*, caractère qui marquera Ismailia durant toutes les périodes postérieures. Toutefois, ce nouveau caractère fut brisé de temps en temps par un événement inattendu. En 1894, par exemple, s'y produisit pour la première fois un attentat. M. Lemasson, l'ingénieur en chef de la Compagnie, en rentrant chez lui, un samedi soir, a été atteint de deux coups de feu tirés à bout portant. Il décéda le jour suivant. L'assassin resta inconnu. On supposa seulement qu'il faisait partie des ouvriers mécontents de la Compagnie qui, pour la première fois, menaient une grève pour que leurs revendications soient satisfaites². En 1895, un incendie a éclaté dans l'une des remises de la gare d'Ismailia et a détruit les baraquements du dépôt ainsi que 4 wagons et 3 fourgons³. Mais, les événements ponctuels qui animaient fréquemment la tranquille Ismailia étaient les fêtes et les

¹ du TILLET Jacques (1900) : En Egypte, tel qu'il est cité par ROUX J.-Ch. (1901-1902) : *L'Isthme et le Canal de Suez. Tome II*, pp. 184-186.

² CANAL DE SUEZ Nos. 820 / 2-10-1894, 821 / 12-10-1894, 822 / 22-10-1894 et ROUX, op. cit., pp. 256-260.

³ *ibid.*, No. 880 / 2-8 juin 1896.

cérémonies qui montrent en même temps la persistance de son caractère cosmopolite, convivial et religieux. En 1884, par exemple, à l'occasion des études sur l'amélioration du Canal de Suez, Ferdinand de Lesseps fut demandé par les sœurs franciscaines d'Ismaïlia pour présider la distribution des prix à des jeunes filles qu'elles avaient élevées et instruites "sans distinction de nationalité". Au milieu des assistants nombreux, il rappela la vocation profonde de l'entreprise du Canal de Suez.

Cette réunion de jeunes filles de toutes les nations, élevées par les bonnes sœurs franciscaines au milieu de cette ville naissante au désert, est une preuve du principe qui a dirigé depuis son origine la Compagnie du Canal de Suez.

[...]

Nous avons commencé par satisfaire aux idées religieuses du pays qui nous donne l'hospitalité, car la croyance en Dieu doit réunir tous les hommes malgré la différence de leur rite.

Ainsi, nous avons commencé dans ce territoire, autrefois désolé, à restaurer un sanctuaire qui avait été élevé autrefois par une tribu venant de l'Inde et autour duquel venaient se réunir tous les ans les Bédouins nomades des frontières de l'Asie et de l'Égypte.

C'est le tombeau du Cheik El-Nedek, que l'on aperçoit sur un point élevé en passant du lac Timsah aux lacs Amers. Puis, successivement, dès que les contingents de fellahs sont venus commencer les fouilles du canal, nous avons construit des mosquées à El-Guisr, à Ismaïlia, à Port-Saïd.

Vous voyez, aujourd'hui, érigées par nos soins ou par notre concours, des églises catholiques, protestantes et grecques.

La Commission internationale, qui a bien voulu, se réunir ici dans une circonstance qui prouve notre principe universel, recevra mes remerciements pour la notoriété qu'elle donnera aux efforts par la Compagnie pour remplir sa tâche dans l'intérêt de toutes les nations, au profit de leur commerce, de leur marine et de civilisation¹.

C'est probablement le dernier discours, dans le dernier passage, de Ferdinand de Lesseps à Ismaïlia, car, de retour en France, comme on apprend d'une autre histoire², il vivra par la suite la période la plus douloureuse de sa vie, celle du scandale de Panama, jusqu'à sa mort en 1894. Cinq ans plus tard, le 17 novembre 1899, trente ans après l'inauguration du Canal, on inaugura, avec une grande fête, sa statue à Port-Saïd. On organisa aussi, les jours suivants, une autre fête à Ismaïlia. Comme trente ans auparavant, on se promena en dromadaire dans le désert et la soirée eut lieu dans l'ancien palais du khédive. La vedette n'était plus cette fois-ci l'Impératrice Eugénie, mais une des filles de Ferdinand de Lesseps, à

¹ *ibid.*, No. 468 / 22-12-1884.

² Celle du "Scandale de Panama". Voir par exemple COURAU Robert (1932) : **Ferdinand de Lesseps. De l'apothéose de Suez au scandale de Panama.**

qui M. le vicomte E. Melchior de Vogüé, représentant de l'Académie française pour cette cérémonie, adressa un sonnet suivant¹ :

A Mademoiselle S. de Lesseps

Vision d'Ismaïlia

Svelte comme un palmier agité par le vent,
Elle arrivait, lointaine, au trot du dromadaire :
Le sable du désert, conquête héréditaire,
Ceignait d'un nimbe d'or son front pâle et charmant.

Souple au balancement de son trône mouvant,
Elle semblait là-haut, avec sa grâce altière,
Son bandeau de rayons et son air de mystère,
La reine de Saba qui s'en venait, rêvant.

La caravane était rieuse ; elle, pensive.
Son regard mettait seul une ombre fugitive
Sur le clair horizon de sable radieux.

Et quand je le revis au fond des sombres yeux,
L'infini du désert, cet océan sans grève,
M'apparut tout petit à côté de leur rêve.

Ismaïlia, 20 novembre 1899.

Mais, l'événement qui montre la véritable atmosphère cosmopolite, conviviale et religieuse de la ville d'Ismaïlia dans cette période est probablement la mort de la Sœur Marie, religieuse qui avait consacré sa vie pendant quinze ans à l'Hôpital Saint-Vincent-de-Paul et dont le sourire rassurant qui n'avait jamais quitté son visage restera dans le cœur des populations d'Ismaïlia, non seulement européennes, mais aussi égyptiennes. Un article dans le Phare d'Alexandrie, consacré à cet événement, montre, le caractère de la ville mentionné plus haut, ainsi que le fondement même de ce caractère qui se trouve dans la pensée des Européens habitant Ismaïlia à l'époque, dont Sœur Marie est un exemple.

Le décès de la "Sœur Marie", religieuse de l'Ordre de Saint-Vincent de Paul, a causé un deuil général dans Ismaïlia. La défunte laisse, en effet, des regrets dans tous les cœurs. Chacun, à la nouvelle de sa fin prématurée, s'est senti atteint comme d'un malheur personnel.

[...]

Et avec quelle libéralité d'esprit elle pratiquait ce dévouement prodigieux. — Pour elle, devant Dieu, il n'y avait que des souffrants, tous égaux, tous dignes de la même commisération, à quelque religion, à quelque nationalité, à quelque classe de la société qu'ils appartenissent. Elle comprenait que la vraie Religion, l'Alpha et l'Oméga, le Principe et la Fin de toute Religion,

¹ ROUX, op. cit., p. 376.

c'est la Charité — (la Charité dans son expression la plus large et la plus sublime). — Et ainsi elle était la vraie servante de Celui qui a dit : « Aimez-vous les uns les autres... Aime ton prochain comme toi même », et « c'est la seule Loi ».

Pauvre Sœur Marie, nous ne verrons plus sa cornette blanche, dont les ailes palpaient de toute sa fièvre de dévouement, les ailes d'un Ange d'Espérance qui passait...

Européens et Indigènes la pleurent également et se pressaient en foule, dimanche, à ses obsèques. On peut dire qu'Ismaïlia, tout entier, l'a accompagnée au cimetière.

Les plus belles couronnes précédaient le blanc cercueil, où elle reposait sous des lys de pureté. Il faut mentionner particulièrement les deux couronnes dues à une souscription spontanée des Indigènes, la couronne des ouvriers Européens de la Compagnie du Canal de Suez, celle des Employés — et de nombreuses autres offertes par plusieurs personnes de la ville¹.

¹ CANAL DE SUEZ No. 1207 / 2-7-1905.

3). Extension (1914-1956)

Pourquoi cette extension ? Comment se manifeste-elle au niveau architectural et social ?

Cette période est, au début, marquée par la Grande-Guerre (1914) et, à la fin, par la Nationalisation de la Compagnie du Canal (1956). Entre ces deux dates, plusieurs événements internationaux et nationaux touchent cependant le Canal de Suez. Le développement de la ville d'Ismaïlia dans cette période n'échappe pas par conséquent à leurs implications. Résumons-en les traits généraux.

De 1914 à 1956, l'Égypte est marquée par, d'une part, de très fréquents changements politiques et, d'autre part, par des luttes nationales de plus en plus intenses pour l'indépendance du pays. L'installation d'une monarchie-constitutionnelle entraîne l'Égypte dans les jeux de trois centres de pouvoirs : le Palais (Fouad, puis Farouk), le Premier Ministre (Zaglou, Ziwer, Adly, Sarwat, Nahas, Sidqi, etc.) et le Gouvernement Anglais (Allenby, Lloyd, Lorraine, Lampson), chacun avec ses propres intérêts, ce qui crée un climat d'intrigue et une situation d'instabilité. Sur le plan économique, l'Égypte est marquée par une inégalité immense de revenus entre, d'un côté, une élite de bourgeois affairistes / commerçants et de propriétaires terriens et, de l'autre côté, la masse des fellahs précaires. Sur le plan socio-culturel, la période est marquée par l'émancipation du peuple en général. L'enseignement public est devenu gratuit et l'école primaire obligatoire pour tous à partir de 1925. La petite université privée fondée en 1908 devient l'Université du Roi Fouad (Université du Caire) en 1925. Des journaux et des éditeurs jouent le rôle de diffuseurs d'idées et d'informations. Des penseurs lancent des idées nouvelles et courageuses, concernant l'autorité religieuse traditionnelle : Ali Abdel Raziq, Taha Hussein, Ahmad Amin, ... Les mouvements d'émancipation de la femme, Hoda Chaarawi en tête, animent le climat social. Ces péripéties politiques, ainsi que ces mouvements d'idées, ne touchent cependant pas le peuple dont la majorité est composée de fellahs, pauvres, illettrés et profondément ancrés dans la tradition musulmane. C'est dans ce contexte que se développe le mouvement socio-religieux, *Al-Ikhwanul Muslimin* (les Frères musulmans), qui, fondé à Ismaïlia en 1928, propose des activités sociales concrètes suivant l'enseignement du prophète Muhammad. Le centre ayant été déplacé au Caire, le mouvement se répandra vite et deviendra un pouvoir politique redoutable qui marquera durablement le Monde arabe et musulman des années plus tard. Rappelons quelques repères.

1914-1918 : Grande Guerre. L'Angleterre prit l'Égypte sous son protectorat, y appliqua la loi martiale, lui promit un examen de son statut final, une fois la guerre terminée. Le Canal de Suez, l'artère de l'Empire britannique et une source économique de la France, est devenu, pour les deux belligérants, une cause de tensions : à protéger pour le côté anglo-français ; à prendre ou à détruire pour le côté germano-turc. L'Angleterre établit alors sa Base militaire à Ismaïlia. Une attaque sur le Canal de Suez par 15 000 soldats turcs fut repoussée (un monument sera dressé sur la colline de Gabal Maryam à Ismaïlia en 1930). C'est un épisode très douloureux pour l'Égypte au service des Anglais et des Alliés : des milliers d'Égyptiens ont été déportés à Malte ; plus d'un million d'Égyptiens ont été forcés à travailler dans le désert de Palestine ; plus de 30 000 d'entre eux sont morts ou ont été blessés ;

d'énormes quantités des biens de fellahs ont été confisquées : blé, fèves, orge, fourrage, bestiaux ; l'Armée égyptienne fut chargée de protéger l'arrière-garde des troupes alliées, en Palestine, au Hedjaz, au Sinaï... ce qui va enflammer les luttes populaires pour l'indépendance dans les années suivantes.

1918-1919 : Emergence du Wafd (1918) et "Révolution" de 1919. A la fin de la guerre, Saad Zagloul forma le *Wafd* (délégation) pour négocier le futur statut de l'Égypte. Le refus de l'Angleterre, ainsi que l'arrestation et la déportation des nationalistes (dont Saad Zagloul), déclenchèrent, au cours de l'année 1919, des manifestations massives, réunissant des Égyptiens de toutes classes et confessions, dans toute l'Égypte (on l'appelle la "Révolution" de 1919) : avocats, juges, travailleurs menèrent de grèves ; des étudiants des écoles secondaires se joignirent à ceux d'Al-Azhar, remplissant les rues, l'insurrection fut réprimée avec violence par l'Armée britannique. Des actions de guérilla prirent la relève. Le personnel de l'Armée britannique devint la cible des attaques ; 18 officiers furent assassinés. C'est pour la première fois également que les femmes, Hoda Chaarawi à leur tête, participèrent directement aux mouvements politiques. Tout cela va amener le Gouvernement anglais, sous la recommandation de son Haut Commissaire, Lord Allenby, à concéder à l'Égypte l'indépendance, avec des réserves.

1922 : Déclaration britannique de l'indépendance égyptienne. Le statut de protectorat est aboli. De Sultanat, l'Égypte est devenue Monarchie constitutionnelle. *Wafd* est devenu un parti politique avec Saad Zagloul libéré de son exil à sa tête. Le Sultan Fouad, successeur du Sultan Hussein depuis 1917, est baptisé Roi d'Égypte. Mais, l'occupation britannique continue avant que les quatre points suivants, imposés par l'Angleterre, soient négociés : la défense de l'Égypte face à l'agression étrangère ; la sécurité des communications de l'Empire britannique (c'est-à-dire le Canal de Suez) ; la protection des intérêts étrangers et des minorités ; le statut du Soudan. L'Armée égyptienne est dirigée par un Inspecteur britannique. Les années suivant 1922 furent remplies de troubles, de violences et de désespoirs. Le *sirdar* (commandant en chef de l'Armée égyptienne), l'Anglais Lee Stack fut assassiné. Allenby prit des mesures répressives. Zagloul, se sentant responsable, choqué, démissionne (il meurt en 1927). Les années suivantes furent marquées par des bouleversements politiques et des violences à tel point que les populations ne font plus confiance aux politiciens. C'est dans ce contexte que Hassan Al-Banna, instituteur d'une école primaire récemment créée à Ismaïlia, fonda en 1928, au milieu des populations "indigènes", *Al-Ikhwaniyyin*.

1936 : Traité de l'Alliance anglo-égyptienne. Menacée par l'invasion de l'Italie en Éthiopie et la possibilité d'une alliance égypto-italienne, l'Angleterre signa enfin, après avoir fait traîner le problème depuis l'"indépendance sous réserve" de l'Égypte en 1922, le Traité de l'Alliance anglo-égyptienne. La défense de l'Égypte face à l'agression étrangère est reformulée, celle de l'"occupation britannique" est remplacée par l'"alliance militaire anglo-égyptienne". L'Armée britannique, retirée de l'Égypte, se regroupera dans la zone du Canal avec un effectif de 10 000 soldats (il augmentera au cours du temps jusqu'à atteindre 80 000). L'Inspecteur britannique de l'Armée égyptienne est remplacé par un officier égyptien. L'Académie militaire s'ouvre aux Égyptiens de couche populaire (ce qui permet à Gamal Abdel Nasser, fils d'un facteur d'origine paysanne, d'y entrer). Au Traité de l'Alliance anglo-égyptienne succède la Convention de Montreux en 1937 : l'Égypte est admise dans la Ligue des Nations. Le "Haut Commissaire" britannique en Égypte est remplacé par un "Ambassadeur". Un accord est conclu également par la suite avec la Compagnie du Canal de Suez : 2 Égyptiens entrent dans le Comité de Direction ; l'Égypte recevra de

la Compagnie un paiement annuel d'un montant de 300 000 LE ; la Compagnie accordera 35 % de sa main-d'œuvre aux Égyptiens ; la Compagnie construira des routes entre Port-Saïd et Suez.

1939-1945 : *Deuxième Guerre mondiale*. Le Canal de Suez fut attaqué à plusieurs reprises par l'aviation allemande. L'Angleterre fera de l'isthme de Suez sa plus grande Base militaire au Moyen-Orient. Elle installera une série de campements tout au long de la rive ouest du Canal de Suez, dix aérodromes, des ports, des hôpitaux, des usines d'électricité, des usines des eaux, des dépôts de matériel de guerre et de logistique, des lieux de loisirs,... dont les installations ont coûté 1,5 milliards de dollars. L'opération a été exécutée par 80 000 soldats, a coûté 550 millions de dollars pour l'approvisionnement militaire, a employé 40 000 Égyptiens, sans compter les domestiques personnels, avec un salaire mensuel total de plus de 800 000 dollars¹.

1952 : *Révolution du 23 juillet*. Après la Deuxième Guerre mondiale, et notamment depuis la Guerre de Palestine en 1948, où l'Égypte fut battue, le nationalisme égyptien et l'hostilité anti-anglaise furent attisés dans toute l'Égypte. La Base militaire britannique à Ismaïlia et les soldats anglais sont devenus les cibles d'attaques de guérillas. Une bataille inégale éclata à Ismaïlia : l'Armée britannique utilisa des chars d'assaut pour réprimer la résistance de la Police égyptienne et de la masse populaire. La nouvelle se répandit vite et le jour suivant, le 26 janvier 1952, le Caire passa par les flammes. La Révolution nationale se déclencha. Les Officiers libres prirent le pouvoir le 23 juillet 1952. Le Roi Farouk est expulsé trois jours après. L'Égypte est proclamée République en 1953. Nasser prit la présidence en 1954.

1954 : *Accord anglo-égyptien*. Signé le 19 octobre 1954, il stipule l'évacuation graduelle de l'Armée britannique de la zone du Canal pendant 20 mois. Le 18 juin 1956, le dernier soldat britannique doit quitter son camp de l'isthme de Suez, ce qui permettra, le mois suivant, la prise de possession de la Compagnie du Canal par l'Égypte.

1956 : *Nationalisation de la Compagnie du Canal*. Le 26 juillet, comme tout le monde le sait, l'Égypte nationalise la Compagnie du Canal. Les Anglais et les Français, indignés, et Israël, profitant de la situation, attaquent l'Égypte. La guerre dure très courte. Mais le climat socio-politique national et international est complètement modifié : les Européens ne sont plus chez eux en Égypte, en Asie et en Afrique en général. Dans les villes du Canal, les Égyptiens remplacent les Européens. Et la ville d'Ismaïlia entre dans une autre période de son histoire.

A Ismaïlia, selon le plan cadastral de 1915, l'espace de l'extension de la ville encore vacant à la fin du siècle (PLAN 11) commence à être aménagé. Au nord, au-delà du chemin de fer, le nouveau quartier prit le nom de "nouvelle ville" — plus tard on l'appellera *El-Araichiet* parce que ses habitants sont, pour la plupart, venus d'El-Ariche. Dans le Quartier arabe, la voirie commença à se préciser ; la Place Abbas, qui deviendra la place centrale du quartier, commença à se dessiner. Mais, ce n'est qu'à partir de 1930 que la ville se développe d'une façon systématique, avec un plan global définitif (PLAN 13) dont les lotissements de la

¹ LONGGOOD William F. (1957) : *Suez Story. Key to the Middle East*, p. 121.

partie nord se remplissent rapidement, notamment de 1939¹ jusqu'à son achèvement en 1952². Le développement urbain dans les années suivantes consiste apparemment en un remplissage des parcelles vacantes et une densification des îlots bâtis, avec, par exemple, des constructions à plusieurs étages. Notons aussi que, depuis 1955, les quartiers "irréguliers" en dehors des limites de la concession ont été relevés sur le plan de la ville (PLAN 14), ce qui suggère que le type de développement "spontané" avait commencé à prendre place avant cette date.

Ces étapes de croissance physique se conjuguent apparemment avec, celles de la croissance démographique. De 1917 à 1947, c'est-à-dire pendant trente ans, le nombre des habitants d'Ismaïlia a plus que quadruplé, de 15 686 à 68 229. C'est dans cette période également que le taux annuel de croissance démographique atteint le chiffre le plus élevé depuis l'inauguration du Canal en 1869 (de 8,7 %), pendant la décennie de 1937-1947. Dans les deux décennies précédentes, les taux en sont moins élevés, 6,2 % (1917-1927) et 4,2 % (1927-1937), mais ils restent beaucoup plus importants que ceux de l'Égypte en général dans les périodes respectives (1,1 % en 1917-1927 ; 1,2 % en 1927-1937 ; 1,9 % en 1937-1947). Dans la décennie suivante (1947-1957), la population continue à augmenter, de 68 229 à environ 80 000, mais le taux annuel de croissance baisse d'une façon brutale, de 8,7 % à 1,9 %.

Cependant, nous avons vu dans notre exploration préliminaire que dans la croissance démographique d'Ismaïlia, il y a toujours la composante d'immigration, tantôt très élevée, tantôt moins importante. Selon le TABLEAU 24 présenté plus loin, les taux annuels de croissance les plus élevés cités plus haut correspondent aux périodes où l'immigration est la plus forte.

Dans la période 1917-1927, le taux annuel de croissance est de 6,2 % avec une composante d'immigration de 54 %. Les chiffres dans la période 1937-1947 montent considérablement, 8,7 % (taux annuel de croissance) et 72,8 % (composante d'immigration).

Pourquoi ces immigrations fortes dans les deux périodes ?

¹ Plan de la ville d'Ismaïlia de 1939 dans ACS : CCIT 478B ou AN : 153 AQ / 900021 / 19

² Plan de la ville d'Ismaïlia de 1953 dans ACS : CCIT 474 ou AN : 153 AQ / 900021 / 13

TABELAU 24 : Croissance naturelle et immigration à Ismaïlia

Période	Croissance	Croissance naturelle		Immigration	
		Nombre	%	Nombre	%
1917-1927	9.121	4.198	46,0	4.923	54,0
1927-1937	13.658	8.177	59,9	5.481	40,1
1937-1947	40.712	11.093	27,2	29.619	72,8
1947-1960	63.622	54.997	86,4	8.625	13,6
1960-1966	36.602	28.468	77,8	8.134	22,2
Total	163.715	106.933	65,3	56.782	34,7

Source : Aida Fouad Abdel Fatah AL-NABLAWI : *Al-Hayat Al-Idjtimaiyya fi Madinat Al-Isma'iliyya*, thèse de magistère, Université d'Ain Chams 1984, p. 178.

Rappelons que, depuis 1882, la Compagnie n'était plus le seul créateur des emplois dans la ville d'Ismaïlia. Il y avait, d'autre part, l'Armée britannique qui avait installé son camp au sud-ouest de la ville. Mais les emplois créés par cette dernière avaient été probablement minime, nous en ignorons le chiffre, par rapport à ceux de la Compagnie. Avec la Grande-Guerre (1914-1918), ils ont augmenté considérablement. L'Angleterre commença à transformer la zone du Canal en une Base militaire : les camps principaux furent placés autour, et même à l'intérieur, de la ville d'Ismaïlia (PLAN 12). Au cours des années suivantes, la progression de la technique et de la nécessité d'augmenter l'effectif militaire, à cause de la Deuxième Guerre mondiale (1939-1945), font que la Base se développa, se perfectionna et s'établit jusqu'à ce qu'elle atteigne une configuration que nous avons étudiée plus haut.

Nous n'avons pas de données exactes montrant la corrélation entre les activités de la Compagnie et de l'Armée britannique, d'un côté, et le nombre d'habitants engagés, de l'autre. Mais il nous semble que la fluctuation des taux annuels de croissance démographique à Ismaïlia pendant la période que nous étudions (1914-1956) correspond parfaitement aux changements politiques relatifs à l'Armée britannique. La première élévation de la croissance démographique (1917-1927 : taux annuel 6,2 % ; immigration 54 %) correspond à l'établissement de la Base militaire britannique pendant la Grand-Guerre (1914-1918). La deuxième élévation (1937-1947 : taux annuel 8,7 % ; immigration 72,8%) correspond au retrait de l'Armée britannique de l'Égypte pour se concentrer dans la zone du Canal (Traité de l'Alliance Anglo-égyptienne 1936) dont le Quartier Général se trouve à Ismaïlia.

Ainsi, nous trouvons que l'année 1936 constitue une date charnière, à partir de laquelle la ville d'Ismaïlia se développe très rapidement, aussi bien sur le plan démographique que géographique. Pendant la Guerre mondiale (1939-1945), Ismaïlia est devenue le centre de la vie des soldats britanniques. Mais, après la Guerre, la Base militaire britannique perd sa raison d'être et ses activités se réduisent graduellement, ce qui explique la baisse du taux annuel de croissance démographique dans les années de l'après-guerre.

Vue dans la perspective de l'évolution de la ville d'Ismaïlia, on peut dire peut-être que la période de 1914-1956 constitue l'achèvement d'un plan dit "utopique", marqué par le modèle d'aménagement "à îlot" et le tissu "orthogonal" si typique du XIX^{ème} siècle. — Après, comme nous le verrons dans les chapitres suivants, le développement de cette ville sera marqué par le modèle "fonctionnaliste" à l'époque de Nasser et "développementaliste" à l'époque de Sadate-Moubarak. — Et cet achèvement se compose apparemment de deux périodes : celle de l'"ascension" (1914-1936), marquée par une extension progressive, et celle de l'"achèvement" (1936-1956), marqué par une accélération pendant la guerre et un ralentissement après.

a). Ascension (1914-1936)

Quatre conditions permettent en général l'extension d'une ville : croissance démographique, croissance économique, climat politique favorable et disponibilité spatiale. Pour Ismaïlia, les première et dernière conditions ont déjà été expliquées : la population de la ville augmente de 15 686 (1917) à 25 555 (1927) pour atteindre 36 397 (1937) ; l'espace d'extension de la ville est, dans la limite de la concession, suffisamment disponible, sans parler du désert infini à l'extérieur de celle-ci. Il nous reste à savoir quelles sont les situations économique et politique de la ville.

La situation économique d'Ismaïlia dépend principalement de deux générateurs d'emplois signalés plus haut : la Compagnie du Canal et l'Armée britannique. La situation financière de l'Armée britannique dépend certainement de celle de la Grande-Bretagne qui était, à la veille de la Grande-Guerre, le pays le plus industrialisé, le plus grand investisseur à l'étranger, la maîtresse des océans, l'empire colonial le plus vaste, ... dans le monde. Quant à la Compagnie du Canal, nous pouvons résumer sa bonne situation comme suit :

Depuis 1882, le brillant avenir de la Compagnie a été, politiquement et économiquement, assuré. Sur le plan politique, c'est l'Angleterre qui la prit en charge. Tant que l'Armée britannique continue à jouer le rôle de gendarme du Canal de Suez, la Compagnie n'a aucun souci à se faire. Sur le plan économique, il n'y a point de faillite comme dans les années 1870. Le progrès de la technique de navigation, la machine remplaçant la voile (le tonnage mondial de la première dépasse celui de la deuxième en 1895), annonce le triomphe définitif du Canal de Suez sur le Cap de Bonne Espérance dans la liaison entre l'Europe et l'Asie, car de Londres à Calcutta, la distance est de 8 019 km par le Canal et de 11 686 km par le Cap. Les distances respectives pour Marseille-Saïgon sont de 7 168 km et de 11 989 km. Au progrès technique s'ajoute le progrès du commerce entre les deux continents qui ne fait qu'augmenter les profits de la Compagnie. Il y a des moments, certes, où le volume du trafic baisse. Pendant la Grande-Guerre (1914-1918), par exemple, le tonnage annuel du trafic s'effondre, de 20 millions à 9 millions en 1917. Mais il remonte à 23,8 millions en 1922-1925, recule de 3 % en 1926-1927 pour remonter jusqu'à 31,4 millions en 1927-1929, soit le triple du chiffre de la première période de croissance de 1898-1904. Il s'effondre encore à cause de la "crise (américaine devenue mondiale) de 1929", mais le chiffre reste de loin supérieur de celui de l'avant-Grande-Guerre, de 33,5 millions de tonnes en 1929 à 28,3 millions de tonnes en 1932. Puis il fluctua autour de 31-32 millions en 1933-1936¹. La question de survie ne se pose donc plus à la Compagnie. Il lui reste à améliorer continuellement le Canal (élargissement, approfondissement, entretien) et la gestion de la Compagnie au service de ses clients (frais, efficacité, sécurité de passage) et de son personnel (salaires, indemnisations, santé, éducation, logement, loisirs, etc.).

Le climat politique favorable pour l'extension de la ville d'Ismaïlia dépend du rapport entre les trois autorités qui y coexistent : la Compagnie, l'Armée britannique et le Gouvernement Egyptien. Comme nous l'avons vu, les deux premières sont complices contre la troisième. *« Mais, de près comme de loin, nous n'oublions pas que l'armée anglaise reste notre sauvegarde et nous lui continuons toute l'assistance qui est en notre pouvoir. [...] Quand à la fin de 1914 un corps d'armée Anglo-Indien a été jeté sur les bords du Canal pour en assurer la défense, nous avons été en quelque sorte son Entrepreneur Général : notre matériel, nos appareils, nos ateliers, nos lignes télégraphiques et téléphoniques, notre hôpital, notre service des eaux, les locaux, les maisons dont nous disposions, le concours le plus large de notre personnel, tout a été mis à sa disposition, et les autorités militaires ont fait un large usage de nos ressources... »* dit le Président de la Compagnie à l'Assemblée générale des Actionnaires en 1917². Quant au rapport entre la Compagnie et le Gouvernement

¹ BONIN, op. cit., pp. 35-36.

² CANAL DE SUEZ No. 1538 / 15-6-1917.

Egyptien au sujet du développement de la ville, il n'y a pas de changement depuis la Convention de 1886. La Compagnie peut donc continuer à jouer le rôle de concessionnaire-gérant de la ville selon une règle que nous avons vue dans un chapitre antérieur traitant du Cadre juridique, territorial et administratif.

Autrement dit, la période de 1914-1936 est économiquement et politiquement propice au développement extensif de la ville d'Ismailia. C'est dans cette période que la Compagnie réalise de grands travaux publics (de canalisation et d'urbanisme), probablement les plus importants depuis l'époque d'installation (1862-1869).

Ainsi, en ce qui concerne les canalisations, les programmes d'amélioration commencés en 1886 continuent à se réaliser sans obstacle. Au *Quatrième Programme d'Amélioration du Canal* qui s'est achevé vers 1912 (nous l'avons mentionné dans la période de 1882-1914), succède le *Cinquième Programme*, caractérisé par un approfondissement du Canal à 12 m, un élargissement à 60 m (mesuré à 10 m de profondeur), entre les lacs Amers et Suez, ainsi qu'une série d'autres élargissements partiels destinés à faciliter le croisement des navires dans les zones non élargies. Avant d'être terminé en 1924, le *Sixième Programme* a été mis en place en 1921. En 1934, lors que ce dernier est réalisé, le Canal a une largeur de 60 m sur la totalité de sa longueur (161 km depuis le phare de Port-Saïd jusqu'à l'entrée de la rade de Suez) et de 80 m dans les courbes. Cela veut dire que depuis son inauguration en 1869, la largeur du Canal (22 m en 1870) a presque triplé en 1934¹.

Dans le domaine de l'urbanisme la Compagnie réalise des travaux urbains qui couvrent toutes les aspects physiques de la ville : aménagement de l'espace, installation des réseaux d'équipement public, construction de bâtiments et embellissement de la ville.

Dans les travaux d'aménagement, la Compagnie conçoit et construit la voirie dans l'extension de la ville vers le nord ("Nouvelle Ville" ou *Araichia* à partir de 1917)², l'ouest (la partie ouest du Quartier arabe, à partir de 1915)³ et l'est ("Nouveau Quartier d'Abou Rakham", quartier des villas dans le style de "cité-jardin", à partir de 1925)⁴ — nous en avons exposé les aspects morphologiques et toponymiques dans l'exploration préliminaire.

Concernant l'équipement public, le réseau très limité d'égouts, installé en 1907, est progressivement amélioré et élargi à partir de 1922, jusqu'à couvrir tout le Quartier européen en 1932⁵. Celui du Quartier arabe commence à s'installer en 1931⁶. Un nouveau contrat est signé en 1922 pour l'éclairage électrique de la ville avec l'entreprise *"The Electricity and Ice Supply Co"* (Usine d'électricité et usine à glace)⁷ dont les usines sont construites à l'extrémité ouest de la ville, au bord du Canal d'Eau douce Ismaïlia-Port-

¹ Sur les programmes d'amélioration du Canal, voir notamment POYDENOT et BONIN op. cit.

² Plan cadastral d'Ismailia 1917 dans ACS : TE 64 ou AN : AQ 153 / 890542 / 64.

³ Plan cadastral d'Ismailia 1915 dans ACS : TE 64 ou AN : AQ 153 / 890542 / 64.

⁴ Plan cadastral d'Ismailia 1925 dans ACS : TE 65 ou AN : AQ 153 / 890542 / 65.

⁵ **Rapport : Egouts des villes de l'Isthme de Suez** dans ACS : CCIT 1 ou AN : AQ 153 / 90021/1.

⁶ C.U.C.M.S. (1931) : **Rapport annuel du Comité Consultatif International.**

⁷ C.U.C.M.S. (1930) : **Actes constitutifs et conventions conclues avec le Gouvernement égyptien 1854-1928.**

Saïd. Le projet de construction d'un château d'eau sur la dune qui domine le bois d'Abou Rakham est lancé en 1930, ce qui permettra la distribution de l'eau filtrée dans les bâtiments à plusieurs étages dans les lieux les plus élevés de la ville¹.

Pour son personnel croissant — nous ignorons les chiffres exacts — la Compagnie construit, de 1919 à 1933, un grand nombre de logements : 207 logements d'employés et 618 logements d'ouvriers pour toute la zone du Canal². Avec les logements déjà construits, les chiffres atteignent 409 pour les premiers et 865 pour les deuxièmes. A Ismaïlia, contrairement à d'autres villes du Canal, le nombre des logements d'employés est beaucoup plus importants que celui des ouvriers, 204 contre 42³.

En dehors des logements, la Compagnie construit également un certain nombre d'édifices publics dont les plus importants sont le Musée archéologique d'Ismaïlia (1931-1934), le Cercle de la Compagnie (vers 1929), le Bâtiment de la Société coopérative des agents de la Compagnie (1924). D'autres édifices publics sont rénovés : l'École des Sœurs de Saint-Vincent de Paul (1930-1935), la Résidence administrative (l'ancien chalet de de Lesseps) (1928) et l'Église catholique d'Ismaïlia (1924-1930).

Dans le domaine de l'embellissement, les réalisations les plus importantes sont le Monument de la Défense du Canal sur la colline Djabal Maryame au bord du Canal de Suez près d'Ismaïlia (1930) et l'érection d'un buste de M. le Prince Auguste d'Arenberg, dans le jardin d'Ismaïlia (1929).

Puis, il y a eu une réaction en chaîne. La prospérité et la sécurité de la Compagnie entraînent la dynamique du développement de la ville et de la société en général. Les salaires de ses milliers d'employés et d'ouvriers engendrent des échanges de biens et de services. Ses travaux publics engagent des entrepreneurs, des fournisseurs, des travailleurs,... aussi bien européens qu'égyptiens. Le niveau économique de toute la ville est ainsi globalement élevé, ce qui permet aux habitants, *awlad el-balad* et nouveaux immigrants, Européens et Égyptiens, d'investir dans l'immobilier.

Notons cependant que, si la Compagnie et l'Armée britannique constituent les sources principales du financement du développement de la ville, elles n'en constituent pas pour autant les acteurs principaux. L'Armée britannique ne construit apparemment presque rien ; elle s'arrange avec la Compagnie qui joue pour elle le rôle d'"entrepreneur général", selon ses propres termes cités plus haut. Quant à la Compagnie, elle prépare l'aménagement global de la ville, en lotit les quartiers et y construit des bâtiments. Mais ces bâtiments ne forment qu'une partie de tous ceux que comporte la ville. La plus grande partie des constructions

¹ *ibid.*, 1930.

² Rapports de la Président de la Compagnie à l'Assemblée générale des Actionnaires 1930-1933 publiés dans le **CANAL DE SUEZ** nos. 1870 / 15-2-1930, 1917 / 5-6-1931, 1954 / 15-6-1932 et 1990 / 15-6-1933.

³ **Naissance et développement des villes du Canal** (sans nom d'écrivain, dactylographié daté d'août 1931), dans ACS : CCIT 1 ou AN : 153 AQ / 900021 / 1.

de la Compagnie servent de logements à son personnel. Or, ce personnel ne constitue qu'une partie infime des habitants de la ville. Nous n'avons pas de données démographiques qui montrent la proportion des gens de la Compagnie par rapport à la population totale de la ville. Mais les tableaux présentés ci-dessous (TABLEAUX 25 et 26) révèlent deux choses. D'une part, les Européens, dont les gens de la Compagnie font partie, sont minoritaires par rapport aux Égyptiens, et leur proportion baisse continuellement, de 17,9 % (1917) à 15 % (1927) et à 8,9 % (1937).

TABLEAU 25 : Populations égyptiennes et étrangères à Ismaïlia 1917, 1927, 1937

	1917		1927		1937	
	no.	%	no.	%	no.	%
Egyptiens	12 730	82,1	21 713	85,0	33 281	91,1
Etrangers	2 777	17,9	3 842	15,0	3 116	8,9
	15 507	100,00	25 555	100,00	36 397	100,00

Source : AL-NABLAWI (pour 1917) et LAGNA SIYAGHAT (pour 1927 et 1937).

D'autre part, les Français, qui sont majoritaires dans le personnel de la Compagnie, ne sont pas les plus nombreux parmi les populations européennes de la ville.

TABLEAU 26 : Populations étrangères principales à Ismaïlia 1917-1947

Nationalité	1917	1927	1937	1947
Grecque	2200	1490	1088	1686
Italienne	616	1058	814	369
Française	285	677	748	466
Anglaise	133	313	290	563
Total	3234	3538	2940	3084

Source : LAGNA SIYAGHAT AL-TARIKH BIL-HIZBUL WATANI AL-DIMOCRATI: *Al-Isma'iliyya Bawabat Masr Al-Charqiyya*, 1990, pp. 395-402.

Nous ne connaissons pas le chiffre des populations européennes appartenant à la Compagnie. Mais, nous savons que les Européens n'appartiennent pas tous à la Compagnie. Sans précision quantitative, nos sources mentionnent que du côté européen, les Grecs, toujours les plus nombreux, exercent divers métiers. Beaucoup travaillaient dans la Compagnie du Canal comme employés et pilotes, mais surtout ouvriers. Les autres, probablement majoritaires, travaillent surtout dans le commerce : produits agricoles, alimentation, coton, vêtements, équipements ménagers, etc. Puis viennent les Italiens qui travaillent surtout dans le domaine technique, une partie dans la Compagnie comme techniciens, l'autre

comme entrepreneurs dans la construction de bâtiments. Plusieurs projets de construction de la Compagnie sont réalisés par des entrepreneurs italiens. Les nouvelles maisons d'habitation dans l'extension est de la ville, par exemple, sont construites par l'entrepreneur Rosetto¹. L'entretien et les réparations des bâtiments de la Compagnie en 1927 sont partagés entre les entrepreneurs Forcella, Marino & Bevilaque et Lomolino². Les Français, pour la plupart sont ingénieurs et employés de la Compagnie. Enfin, les Anglais sont officiers, employés et soldats de l'Armée britannique³.

Du côté égyptien, la plupart des habitants alimentent, comme par le passé, la main-d'œuvre de la Compagnie, de l'Armée britannique, des communautés et familles étrangères, des divers entrepreneurs⁴. Mais viennent s'ajouter à eux des marchands, des entrepreneurs et des agriculteurs. Certains développent des entreprises familiales : construction, fabrication du pain et de l'huile de sésame, négoce agricole, etc. Des Egyptiens riches commencèrent à constituer une sorte de "bourgeoisie" locale, comprenant de grandes familles devenues célèbres : Zamlout, Farrag El-Adawi, Qara'ali, Guweiba, Abou Amine, etc.⁵

Autrement dit, probablement depuis 1882, la plus grande partie des bâtisseurs de la ville d'Ismaïlia n'est plus constituée par des membres de la Compagnie du Canal, mais par les habitants eux-mêmes, Européens et, surtout, Egyptiens. Le développement architectural et social de la ville sera le fait de trois groupes d'acteurs : la Compagnie, les particuliers européens et les particuliers égyptiens. Il sera marqué, comme nous le verrons plus loin, par deux facteurs déjà exposés : l'amélioration générale des conditions économiques de la ville, d'une part, et, d'autre part, l'émancipation (économique, éducative, politique, culturelle) du peuple égyptien en général.

¹ Rapport annuel de la CCIT 1927.

² ACS : INJ 91 ou AN : 153 AQ / 900365 / 91.

³ COMITE op. cit. pp. 399-402.

⁴ *ibid.* p. 421.

⁵ MEKKAWI et FARRAG op. cit.

Perfectionnement de la ville : du quantitatif-économique au qualitatif-culturel

Nous avons vu dans les parties précédentes que la période 1862-1869 constitue dans l'évolution de la ville d'Ismaïlia l'époque d'"installation", marquée par la fondation de la ville et la construction des bâtiments de base, tandis que celle de 1882-1914 est l'époque de "modernisation", marquée par la rénovation des logements de la Compagnie et l'installation des équipements publics de la ville : réseaux d'électricité, d'eau, d'égouts, mais aussi construction de l'école et de l'hôpital. Avec la prospérité et le renforcement de la sécurité exposés plus haut, la période 1914-1936 constituera, pour la ville d'Ismaïlia, l'époque de "perfectionnement", marqué par la proportion plus importante des aspects qualitatifs-culturels par rapport aux aspects quantitatifs-économiques. Et cela ne concerne pas seulement la Compagnie, mais aussi les habitants de la ville en général, les Européens et, à un moindre degré, les Arabes.

Ainsi, les logements construits par la Compagnie dans cette période sont, non seulement quantitativement suffisants, mais aussi qualitativement meilleurs. « *Les types des maisons édifiées, tant pour les agents que pour les ouvriers, ont été soigneusement étudiées ; on s'est efforcé dans tous les cas de réaliser des logis commodes, salubres et plaisants. Il a été d'autre part, tenu compte des conditions climatiques particulières de la zone du Canal. La protection des locaux contre la chaleur et l'humidité, la ventilation, ont fait notamment l'objet d'études spéciales. Ces maisons sont placées, soit isolément, soit par groupes, au milieu de jardins entretenus par les soins de la Compagnie* »¹. Contrairement aux périodes précédentes, les logements ne sont plus conçus par des ingénieurs, polytechniciens ou des ponts-et-chaussées, polyvalents, et même s'occupant d'architecture, mais par des architectes. Au sein de ses "Services d'Égypte", dans le département des "Travaux, matériel et magasins", la Compagnie installe un "Bureau d'Architecture". Sous la direction d'un certain Paul Albert, architecte de la Compagnie en Égypte, le Bureau est chargé de la "*création de nouveaux bâtiments et marchés correspondants*" et de la "*centralisation des questions se rattachant à la construction, aux grosses réparations et à l'entretien des immeubles de la Compagnie*"². Nous avons quelques copies de dessins techniques du projet de maisons d'habitation de la Compagnie signés par cet architecte,

¹ C.U.C.M.S. (1931) : **Personnel, rémunération du travail et institutions sociales**, pp. 14-15.

² C.U.C.M.S. (1934) : **Renseignements généraux 1933**.

projet réalisé vers la fin des années 1920 dans l'extension est de la ville, près du bois d'Abou Rakham. Nous ne connaissons malheureusement pas de documents conceptuels expliquant le choix de leur langage architectural. Mais, notre connaissance du contexte historique (décrit dans l'exploration préliminaire) nous aide à comprendre qu'il correspond à ce qui se passe dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme en Europe à l'époque. L'aménagement du quartier (caractérisé par une trame de voirie souple, et non géométrique-orthogonale comme dans le plan de la ville en général, et par l'emplacement des maisons individuelles entourées de jardins), nous rappelle les nouveaux quartiers résidentiels de type "Cité-jardin" à la mode en France dans les années 1920, tels qu'on les trouve, par exemple, dans la Cité-jardin de Suresnes (1925) et celle de Châteney-Malabry (1929)¹. Tandis que le style architectural de bâtiments, caractérisé par le toit en céramique rouge et par l'omniprésence de vérandas et de balcons, nous rappelle les habitations des colons britanniques en Inde, hollandais en Indonésie et français en Afrique, ce qui montre une continuité de l'esprit *éclectique* du XIX^{ème} siècle qui prennent comme composantes les éléments de l'architecture vernaculaire des pays tropicaux, ce qui nous permet d'appeler ce style *colonial tropical* — nous en reparlerons plus en détail dans un chapitre traitant de l'habitat.

Mais la Compagnie ne se contente plus de construire de beaux logements. Elle met en place des réalisations culturelles et spirituelles, beaucoup plus importantes que celles des périodes précédentes. Elle engage pour certains de ses projets des artistes et architectes renommés et couronnés par le Grand Prix de Rome : HULOT (architecte), DELAMARRE (sculpteur), ROUX-SPITZ (architecte). Nous avons mentionné précédemment les constructions à caractère socio-culturel : école, cercle, église, hôpital, monuments. Disons quelques mots sur les plus remarquables.

L'église Saint-François de Sales, d'abord. Rappelons que l'église initiale, simple et petite, a été construite en 1864. En raison de l'accroissement du nombre des fidèles depuis la fin de la Grande-Guerre, beaucoup ne pouvant pas y trouver place aux heures d'affluence, l'église initiale est complètement reconstruite de 1924 à 1930. Conçue par l'architecte Hulot cité plus haut, la nouvelle église prend une forme basilicale, d'une superficie intérieure de 610 m², complétée d'une sacristie et d'une arrière-sacristie. La façade principale tournée vers l'avenue de l'Impératrice (aujourd'hui rue Orabi), la tour de cloche en lanterne se lançant vers le ciel, les murs en pierre marron-rougeâtre,

¹ Sur ces deux exemples, voir DELFANTE (1997) : *Grande histoire de la ville*, pp. 322-326.

le toit en tuiles rouges, les portes et fenêtres en arc à fer à cheval, le langage architectural de l'église combine apparemment les éléments occidentaux et orientaux, ce qui nous rappelle les basiliques romano-byzantines telles que celles de *San Vitale* et de *Sant' Appolinare in Classe* à Ravenne¹.

Le Monument de la Défense du Canal, ensuite. Inauguré le 3 février 1930, le monument, dont la construction commence en 1927, est destiné à commémorer la "Bataille de Toussoum" au cours de laquelle le Canal de Suez avait été attaqué sur le point à Toussoum par 15 000 soldats turcs, le 3 février 1915. Conçu par l'architecte Roux-Spitz et le sculpteur Delamarre signalés plus haut, il est construit principalement en granit de Sardaigne pour le revêtement, avec l'infrastructure en maçonnerie de moellons de Fayed et du Vieux Caire. Formé de deux pylônes de 40 m de hauteur, au pied de chacun desquels se dresse une figure allégorique de 9 m de hauteur, le monument est érigé sur le plateau Djebel Maryam, à l'extrémité sud du lac Timsah, au bord du Canal de Suez, attirant ainsi le regard de tous les passagers du Canal².

Le Musée archéologique d'Ismaïlia, enfin. Rappelons que pendant les travaux de l'isthme de Suez, les ingénieurs de la Compagnie, dont la grande culture est typique du XIX^{ème} siècle, s'intéressent non seulement au percement du Canal, mais aussi à l'archéologie locale. Ils ont trouvé et conservé nombre de statues et de reliques de l'antiquité égyptienne, gréco-romaine et persépolitaine. C'est pour abriter toutes ces découvertes que la Compagnie construit, de 1931 à 1934, un Musée archéologique. Situé dans l'extension est de la ville, entre l'ancien site du palais khédivial devenu jardin et le Quartier des villas, le Musée occupe un emplacement remarquable, à la fois calme et digne de respect. Quant à son architecture, elle est marquée par des éléments formels de temple pharaonique, ce qui est approprié à la vocation du bâtiment. Mais, il y a une autre raison : l'esprit de l'époque, marqué par la tendance "néo-pharaonique" telle qu'elle se manifeste, entre autres, dans le Mousolée de Saad Zagloul (réalisé en 1928-1934) au Caire³.

En dehors de la Compagnie, les particuliers, européens et arabes, construisent aussi des demeures de bonne qualité. Nous ne connaissons pas de documents concernant les constructions des bâtiments n'appartenant pas à la Compagnie. Mais nos recherches sur le terrain, fondées sur l'observation architecturale et l'entretien avec des personnes-sources, révèlent que beaucoup de bâtiments de bonne qualité à Ismaïlia ont été construits dans cette période. Comme dans la période précédente (1882-1914), deux types d'habitations continuent à dominer la morphologie architecturale : villa ou grande maison individuelle en langage *éclectique, néo-classique* chez les Européens, *arabisant* chez les Egyptiens ; et grande maison à un ou deux étages à balcon de bois en langage *typique du Canal*. Mais, en plus de ces deux langages, un nouveau commence à s'y répandre, le *moderne-fonctionnaliste*. Rappelons qu'après la Grande-Guerre, parallèlement au

¹ Sur la reconstruction de l'église, voir ACS : Eglise 1867-1952 ou AN : AQ 153 / 900365 / 98.

² Sur le Monument de la Défense du Canal, voir ACS *ibid.* et le CANAL DE SUEZ no. 1870 / 15-2-1930.

³ Sur le Musée archéologique d'Ismaïlia, voir par exemple les rapports annuels de C.C.I.T. 1931-1934.

progrès technique et industriel, on assiste à l'émergence d'un nouvel esprit dans le domaine de l'environnement bâti, c'est le *Mouvement moderne* en architecture et en urbanisme dont nous avons parlé dans notre exploration préliminaire. Issu d'architectes renommés des pays les plus industrialisés (Le Corbusier à leur tête), la méthode et le langage du mouvement gagneront progressivement le monde entier au rythme de l'expansion coloniale. L'Égypte, "Eldorado" pour les Européens depuis le temps de Méhémet-Ali, est parmi les pays non-européens touchés en premier par le Mouvement moderne, aussi bien à travers l'enseignement académique que par les réalisations des entrepreneurs européens. Dès le début des années 1930, le langage *moderne-fonctionnaliste* commence à apparaître en Égypte. On le voit, par exemple, dans l'ensemble de bâtiments des Ecoles italiennes de Chatby à Alexandrie conçu par l'architecte Clemente Busiri-Vici, réalisé en 1931, marqué architecturalement par l'écartement des bâtiments de leurs voisins, le toit-terrasse, la fenêtre en largeur, la combinaison des formes rectangulaires et circulaires, les façades lisses,...¹ ce qui n'est pas sans nous rappeler la Villa Savoye de Poissy conçue par Le Corbusier en 1928-1930. Ismaïlia, haut lieu des Européens en Égypte où plusieurs entrepreneurs italiens de construction se sont installés, n'échappe pas à cette tendance. Ainsi, dès la première moitié des années 1930 le langage *moderne-fonctionnaliste* commence à apparaître dans les deux types d'habitations mentionnés plus haut. On le voit dans une villa et un immeuble construits par des entrepreneurs italiens dans la rue Sultan Hussein dont les caractéristiques formelles sont les mêmes que celles des Ecoles italiennes à Alexandrie mentionnées plus haut — nous y reviendrons dans un chapitre concernant l'habitation.

L'amélioration ne se produit pas seulement dans le domaine de la construction, mais aussi dans la vie socioculturelle, notamment dans l'éducation et la vie associative. Ce sont non seulement les Français qui ont des écoles pour leurs enfants, mais aussi les autres grandes communautés européennes d'Ismaïlia. En 1921-1922, par exemple, on trouve 4 écoles françaises, 2 écoles italiennes, 2 écoles grecques et 3 écoles anglaises. Toutes ces écoles suivent le système d'enseignement des pays respectifs². C'est dans cette époque aussi que le

¹ L'exemple tiré de VOLAIT (1988) : *L'architecture moderne en Égypte et la revue Al-'Imara 1939-1959*, pl. XIV.

² LAGNA SIYAGHAT AL-TARIKH BIL-HIZBUL WATANI AL-DIMOCRATI: *Al-Isma'iliyya Bawabat Masr Al-Charqiyya*, 1990, pp. 402-405.

Gouvernement égyptien lance, en 1925, comme nous l'avons mentionné au début du chapitre, un programme d'amélioration de l'éducation nationale qui rend l'école primaire obligatoire pour les enfants en âge d'être scolarisés. Ainsi, la première école primaire égyptienne est fondée à Ismaïlia en 1927.

Quant à la vie associative, la Compagnie installe son cercle au bord sud-ouest de la Place Champollion. Construit vers 1929 dans le même style que les villas des employés, *colonial tropical*, le bâtiment comporte de grands salons très confortables et une cour pavée où les gens de la Compagnie passent leur temps libre. Un film documentaire de 1929 sur Ismaïlia nous montre des images des divertissements de l'"aristocratie" d'Ismaïlia dans ce cercle : dans un salon, les dames, en robe, et les messieurs, en veste et cravate, assis sur les fauteuils, un verre à la main, bavardent joyeusement ; dans une autre salle, les hommes et les femmes jouent ensemble au billard, les autres sont assis sur des fauteuils, bavardant, sous la lumière du jour qui passe par un mur de verre ; dans la cour, pendant l'été, on joue de la musique et on danse. Mais la vie associative ne se limite pas à cet endroit. On voit aussi dans ce film les activités sportives : voile sur le lac Timsah, football et vélo¹. Les principales autres communautés européennes d'Ismaïlia (grecque, italienne et anglaise) ont aussi chacune ses maisons d'association, ses clubs et sa plage au bord du lac Timsah. Les Grecs, les plus nombreux, ont le plus d'associations : ils en ont une en 1895, une vingtaine en 1950 dont les clubs sont dispersés dans le Quartier européen.² Quant aux Anglais, principalement officiers et soldats, leur vie associative est localisé dans leur Quartier général à l'ouest de la ville, au-delà du Canal d'Eau douce Ismaïlia-Port-Saïd. « *Ismaïlia elle-même a souffert du voisinage des casernes et du cantonnement où résident les officiers et leurs familles. La charmante petite ville est devenue un but de promenade, un lieu de délassement pour les habitants du camp. Pour eux, on a aménagé des clubs, des mess, des terrains de sport ; et l'Ismaïlia du dimanche a des airs de banlieue dont ses hôtes d'autrefois, s'ils y revenaient, ne se consoleraient point aisément* »³.

¹ Emission télévisée de FR 3, rubrique THALASA (émission de Georges PERNAUD) : **LES VAISSEAUX DU DESERT. Le Canal de Ferdinand** (25 novembre 1991) et **Tempête sur le Canal** (29 novembre 1991). La copie du film (en vidéo) peut être consulté à l'Institut National de l'Audiovisuel.

² AL-NABLAWI, op. cit., p. 207.

³ PERNOT Maurice (1927) : **Sur la route de l'Inde**, p. 32.

Notons enfin l'atmosphère et les caractéristiques de la ville. La tranquillité d'Ismaïlia que l'on a connue à l'époque précédente fut brisée par la Grande-Guerre. Rappelons quelques éléments essentiels :

Pour protéger le Canal de Suez, l'Angleterre transforma Ismaïlia en Quartier général de ses forces armées. A la fin de 1914, 22 000 hommes de l'Armée égyptienne et 35 000 de l'Armée britannique, composée de bataillons indiens, australiens et néo-zélandais, furent disposés tout au long du bord ouest du Canal¹. Le Canal est surveillé régulièrement : sur terre, par un *camel corps* (corps de chameaux) ; dans les airs, par une escadrille d'hydravions de la Marine française.

Du côté germano-turc, l'attaque sur le Canal se prépare. Rêvant d'être "Le Sauveur de l'Égypte", Djemal Pacha, Ministre de la Marine et Commandant de la Quatrième Armée turque, dirige 15 000 soldats et 5 000 chameaux², parcourant les 230 km de désert entre le sud de Gaza et le centre du Canal. Selon sa théorie, l'attaque de l'Armée turque va soulever les Égyptiens, nationalistes et musulmans, contre les Alliées, impérialistes et chrétiens, dans une guerre sainte.

L'attaque s'est produite à l'aube du 3 février 1915 entre Toussoum et Sérapeum, là où l'Armée britannique l'avait prévue. Les soldats turcs se sont avancés sous une pluie d'artillerie. Ils ont été contraints d'abandonner les ponts flottants qu'ils avaient installés pour traverser le Canal. La "Bataille de Toussoum" continua toute la journée. Contrairement à l'espérance de Djemal, les Égyptiens ne se sont pas retournés contre les Alliées, et ses forces ont souffert de grandes pertes. L'Armée turque prit la retraite en laissant ses 44 officiers et 1 256 soldats aux Alliées. Du côté des Alliés, 163 hommes sont morts.

C'est la première et la dernière attaque sur le Canal pendant la Grande-Guerre.

Pendant la guerre, Ismaïlia est animée par les mouvements des soldats, des ouvriers égyptiens et des fellahin employés dans la construction des routes, des chemins de fer, le transport du matériel, etc. au service de l'Armée britannique. Mais, après la guerre, les caractéristiques de la ville de l'avant-guerre réapparaissent. Quelques images des époques précédentes persistent dans les récits de voyage ou les chroniques de l'époque : ville verte, ordonnée, propre, salubre, tranquille, conviviale, religieuse, avec des fêtes et une hiérarchie des couches sociales. « *Par ses bois, par ses grands jardins soigneusement entretenus, par son isolement au milieu du désert, Ismaïlia est une véritable oasis* »³. Un film

¹ Les données sur le nombre de l'effectif britannique sur la zone du Canal sont contradictoires. Selon SIMIOT (1974) il est 35 000 hommes de l'Armée des Indes. LAGNAT SIYAGHAT (1991) mentionne la présence de 22 000 homes de l'Armée égyptienne et 70 000 hommes de bataillons indiens, australiens, néo-zélandais et anglais.

² Les données sur le nombre des soldats et des chameaux sont contradictoires. Selon SIMIOT (1974) : 15 000 hommes. Selon LONGGOOD (1957) : 30 000 hommes et 5 000 chameaux. Selon BONIN (1987) : 16 000 soldats turcs.

³ Emission télévisée, op. cit.

documentaire de 1929 montre les images des travaux publics et de l'entretien de la ville assurés par la Compagnie : l'automobile remplace le chameau dans l'arrosage des rues ; le damage des allées dans le Quartier arabe ; les balayage et l'enlèvement des ordures ménagères par un camion¹. « *L'asphalte est miraculeusement lisse. Pas le plus petit morceau de papier qui traîne sur les trottoirs. Un clocher de briques vous fait la surprise de tinter avec agrément. On songe, d'abord, à des jardins anglais, à quelque Surrey. Et puis, un rien de plus pimpant rappelle plutôt quelque petite ville normande au bord de l'eau. On est dans un fief de l'Occident, pas anglais mais français : c'est le fief du Canal. Il ne faut pas longtemps pour comprendre que la ville a, au plus haut point, le sens de la hiérarchie. Les agents supérieurs se sont réservés des installations princières dans une féerie de verdure et de fleurs. Les employés à traitements dits moyens occupe un quartier encore très cosu. Les commerçants se groupent sous leurs balcons de bois à béquilles. Le menu frétin, sans avoir droit à la solitude, habite dans des logements très décents. Quant aux quartiers populaires, ils sont relégués à la périphérie. Le Canal les ignore »².*

Cette tranquillité est interrompue, de temps à autres, par des fêtes, religieuses ou nationales. Les Européens, aussi bien Grecs-orthodoxes qu'Italiens-Français-catholiques, célèbrent Noël et le nouvel an. Mais la communauté qui organise le plus de fêtes, parmi les communautés existantes à Ismaïlia, est apparemment celle des Grecs. Très attachés à la tradition orthodoxe, ils célèbrent, en plus des deux fêtes mentionnées plus haut, le vendredi saint, le dimanche de la résurrection, l'ascension, les dimanche et lundi de Pâques, etc. Tandis que le lien avec leur patrie est maintenu à travers la fête nationale, jour de l'indépendance de la Grèce, le 25 mars³. Nous ne connaissons pas de source écrite qui mentionne les fêtes des Egyptiens. Des témoins nous racontent cependant qu'ils célèbrent le *Moulid En-Nabiy* (naissance du prophète Mouhammad), le *Isra' Mi'rag* (voyage nocturne du prophète Mouhammad au ciel), le Ramadan, le *°Id El-Fitr / El-Soghir* (premier jour après le Ramadan), le *°Id El-Ad-ha / El-Kabir* (sacrifice du mouton et grand pèlerinage à la Mecque). En dehors de toutes ces fêtes communautaires, celle du 14 juillet continue apparemment à attirer tous les habitants de la ville, connue

¹ ibid.

² LEPRETTE Fernand (1932) : **Égypte, terre du Nil**.

³ AL-NABLAWI, op. cit., p. 210.

sous le nom de fête de la *République*, tel est du moins le souvenir des Egyptiens ayant vécu l'époque de l'entre-deux-guerres à Ismaïlia.

L'attachement de la ville aux valeurs religieuses ou spirituelles est non seulement un fait populaire mais aussi apparemment un sujet de réflexion, du moins pour les Français qui constituent la partie la plus cultivée des habitants de la ville. Fidèles au message "utopique" ou "œcuménique" annoncé par de Lesseps depuis la préparation du projet au milieu du siècle dernier, les Français cherchent continuellement le sens de leur présence dans l'isthme de Suez. Deux discours des dirigeants de la Compagnie l'illustrent bien.

L'un est prononcé par M. Edgar-Bonnet, Administrateur-Directeur général de la Compagnie, lors de la cérémonie de pose de la première pierre de la future église catholique d'Ismaïlia dont nous avons parlé plus haut. Le mardi 23 décembre 1924, les catholiques d'Ismaïlia se rassemblent autour de sa Gr. Mgr. Nuti, Vicaire Apostolique d'Égypte, des Autorités de la Compagnie et du clergé de la région dans le jardin du presbytère, à côté de l'ancienne chapelle. Après l'allocution du Vicaire Custodial de Terre Sainte, c'est l'Administrateur de la Compagnie qui prend la parole. Citons quelques passages :

La Compagnie du Canal de Suez n'est pas seulement soucieuse du bien-être matériel de son personnel. Elle se préoccupe aussi de la vie morale et spirituelle des populations qui se sont groupées sous son égide. C'est dans cet esprit, c'est pour répondre au désir légitime, au besoin manifeste de la Communauté catholique d'Ismaïlia qu'elle a décidé de construire la nouvelle église dont nous venons de poser la première pierre, une église de l'Ismaïlia d'aujourd'hui, digne du culte qui doit y être célébré, digne des fidèles qui s'y presseront et dont le nombre va toujours croissant.

Nous voulons qu'elle ajoute un trait de beauté à la jolie ville d'Ismaïlia. Les églises sont un peu l'âme visible des cités du sein desquelles elles s'élèvent. On a dit justement qu'elles constituent la physionomie physique et morale de la terre de France. En cette Égypte hospitalière, où la Compagnie du Canal a pu créer comme un coin privilégié de la France, il faut que notre église contribue à donner à la ville d'Ismaïlia sa personnalité et en soit la noble parure. Il faut qu'elle rappelle, jusque dans le plus lointain avenir, les efforts accomplis par les continuateurs de l'illustre Ferdinand de Lesseps pour maintenir, dans tous les domaines, à l'œuvre admirable qu'il a conçue et réalisée, sa grandeur et son prestige.

Ce n'est pas pourtant sans émotion et sans regret que nous verrons disparaître l'humble église qui a réuni et abrité depuis soixante ans les fidèles d'Ismaïlia. Elle datait de la création même de la ville ; elle avait été l'une des premières constructions édifiées par la Compagnie lorsque le creusement du Canal portant la vie dans le désert avait fait surgir d'un sol que peut-être nul pied humain n'avait foulé ce qui devait être le centre administratif de la Compagnie. Sous ses voûtes sans élégance, entre ses murs sans style, que de souvenirs sont renfermés. Là, des familles se sont formées ; là, la vie à son aube et la mort sont passées ; là, des âmes inquiètes sont venues chercher

l'espérance, des cœurs douloureux et meurtris ont trouvé la consolation ou appris la résignation. Au moment où la pioche des démolisseurs va s'attaquer à l'édifice bien modeste, mais chargé pourtant de passé, et où des générations se sont succédées, saluons tous ces pieux souvenirs.

Ils revivrons dans la nouvelle église qui va être construite, nous l'espérons, dans le plus court délai possible. Quand elle sera terminée, quand elle aura élevé vers le ciel la flèche de son clocher, nous la remettrons à la Mission de Terre Sainte, comme Ferdinand de Lesseps lui avait remis, en 1871, l'humble chapelle primitive, et les prêtres de la mission y poursuivront le bienfaisant sacerdoce par lequel ils ont acquis des titres impérissables à la gratitude de la Compagnie du Canal de Suez.¹

L'autre est celui du Marquis de Vogüé, Président de la Compagnie du Canal, prononcé lors de l'inauguration du Monument de la Défense du Canal, le 3 février 1930, signalé plus haut. Le pavillon égyptien et les pavillons alliés ayant été hissés, le Marquis de Vogüé prend la parole devant les dignitaires égyptiens, anglais, français et la foule d'assistants. Il rappelle d'abord l'une des journées mémorables de la Grande-Guerre, celle de l'attaque turque sur le Canal de Suez le 3 février 1915, puis dit que la Compagnie a cru de son devoir de perpétuer la mémoire de ces événements par un monument en rapport avec leur importance. Citons les passages où il précise le sens du monument :

Le monument qui s'élève sur le Djebel Mariam les sauvera de l'oubli. Il dira aux passants, — habitants de ce pays dont il semble soutenir le ciel, voyageurs sur la longue route dont il garde les bords, — il leur dira que des hommes venus de l'Orient et de l'Occident ont subi ou bravé ici la mort pour protéger, dans cette Egypte qui fut le berceau des civilisations anciennes, un des centres vitaux de la civilisation moderne. Le talent de l'artiste et la majesté des lieux donnent à ces pierres une éloquence digne des grands souvenirs qu'elles évoquent. Et leur haute leçon pénètre plus profondément encore dans nos âmes, si nous interrogeons les figures symboliques qui se dressent au pied de ce monument.

L'une, dans la gravité concentrée de ses traits, exprime la force de l'idée ; force qui stimule l'énergie et qui domine la matière, force pénétrante et constructive. Nous la reconnaissons, cette force, dans la conception hardie de ce canal, dans son exécution en dépit de mille obstacles, dans l'élan qui a rassemblé pour le défendre les soldats de quatre continents. Elle est à la fois, puissance et volonté, sans elle rien ne peut être créé ni conservé. Les hommes et les peuples qu'elle anime s'élèvent vers les sommets, jusqu'à dépasser même les limites où semblent les enfermer la nature ; ceux qu'elle abandonne sont voués au néant.

L'autre figure, dont la main tient un flambeau et dont le visage porte une lumière, c'est l'espérance, la divine espérance, qui éclaire notre marche vers l'inconnu des temps futurs. Elle est la voix qui nous exhorte à nous élever au-dessus des disputes stériles, à garder la sérénité dans le travail, à établir en nous-mêmes le règne de la fraternité et de la paix, conditions indispensables

¹ FUTURE EGLISE SAINT FRANCOIS DE SALES. Pose de la première pierre. Don généreux de la Compagnie du Canal de Suez à la paroisse latine de la Custodie de Terre Sainte à Ismaïlia, 28 décembre 1928.

pour arriver au but. Elle est l'étoile qui luit sur notre horizon borné et fait entendre à nos âmes l'appel de l'éternité.¹

Emancipation des Egyptiens

Rappelons que dans le plan de 1930 (PLAN 13), il y a un changement considérable dans la toponymie de la ville d'Ismaïlia. Dans l'ancienne partie de la ville, beaucoup de noms de rues ont changé, ceux d'origine européenne sont remplacés par ceux d'origines ottomane, égyptienne ou arabe : Ismaïl, Sultan Hussein, Abbas, Fouad, Mustafa Kamil, Omar, Osmane, etc. Tandis que dans l'extension nord, toutes les places portent les noms de membres de la dynastie de Mohamed Ali (Mohamed Ali, Ibrahim Pacha, Saïd Pacha, etc.), et toutes les rues le nom de lieux d'Egypte (Wadi Halfa, Louxor, El-Ariche, etc.).

Rappelons aussi que c'est à Ismaïlia que le célèbre *Al-Ikhwān al-Muslimīn* a été fondé en 1928. Une personne qui deviendra plus tard une personnalité illustre en Egypte, et même au Moyen-Orient, *Osmane Ahmed Osmane*, fondateur et premier président d'*Al-Mouqawwiloun Al-ʿArabe* (les Entrepreneurs arabes), est né et a été élevé à Ismaïlia dans les années 20 et 30. Une autre personne moins célèbre, mais non moins importante dans l'Egypte des années 40, qui a publié, financé et dirigé le journal national *Saout Al-Chaʿab* au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, *Ismaïl Farrag*, est un *ibn el-balad* d'Ismaïlia, un *Ismaʿilawiy*, contemporain et ami d'enfance de la personne mentionnée précédemment.

Tout cela est-il un hasard ? Comment expliquer ces phénomènes ?

Nous avons déjà signalé la réponse : il s'agit de l'émancipation des populations égyptiennes d'Ismaïlia dans la période que nous étudions dont l'élément le plus important est le progrès de leur conscience sociale et politique en tant que peuple. Rappelons qu'à l'époque des travaux de l'isthme, les "indigènes" ne constituaient qu'une masse non-structurée d'ouvriers non qualifiés, pauvres, illettrés, dociles, sous la direction de leur cheikh ou de leur imam. Au début du XX^{ème} siècle, leurs cohésion sociale et leur identité culturelle commencent à se former. Et après la Grande-Guerre, comme en le verra plus loin, on assiste à l'apparition d'une bourgeoisie "indigène", d'une organisation sociale et d'aspirations politiques. Trois facteurs jouent apparemment un rôle déterminant dans ce processus d'émancipation.

¹ CANAL DE SUEZ no. 1870 / 15-2-1930.

Le premier est l'amélioration du niveau économique des "indigènes" en général grâce à, comme nous l'avons évoqué précédemment, la prospérité et la sécurité de la Compagnie du Canal et l'implantation de la Base militaire britannique. Nos sources orales nous montrent que de "grandes" familles (riches, nobles, respectables) d'Ismaïlia d'aujourd'hui ont commencé leur ascension économique à cette période : Abdel Wahab Sweilem, Abou Amine, Agha, Atalla, Ayoub, El-Fiqi, El-Souliy, El-Adawiy, Gouweiba, Mekkawiy, Qara'aliy, Zamlout (Zamalta), etc. qui forment une sorte de "bourgeoisie" locale. Prenons quelques exemples.

Abdel Wahab Sweilem s'est installée dans le Quartier arabe d'Ismaïlia à l'époque des travaux de l'isthme et travaillait en louant ses chameaux pour en transporter des matériaux. Ses enfants continuèrent cette tradition. Mais l'un de ses petits fils, Hassan, né à Ismaïlia vers 1900, commença à travailler comme agriculteur en louant une parcelle de terrain de la Compagnie du Canal — rappelons que la Compagnie possédait la concession des terrains du Gouvernement égyptien à mettre en valeur au bord du Canal d'Eau douce le Caire-Ismaïlia — où il cultivait des mangues. De cultivateur, il devint marchand de mangues et d'autres produits agricoles. A l'époque, Ismaïlia était exportateur de mangues et d'autres produits agricoles dans toute l'Égypte. Son magasin se trouvait dans la rue *Talatini* (avenue Cléopâtre, puis Fouad, aujourd'hui *Al-Goumhoureyya*). Avec le temps il se lança dans le commerce de tapis provenant d'Inde. Ses affaires prospérant, il acheta des parcelles du Domaine commun dans le Quartier arabe d'Ismaïlia et des terrains agricoles au bord du Canal d'Eau douce. Il est devenu ainsi, dans les années 1930, l'un des grands propriétaires terriens d'Ismaïlia¹.

Le cas est semblable pour les membres de la famille Zamlout qui, d'origine bédouine d'El-Ariche, installés à Ismaïlia à la fin du XIX^{ème} siècle, puis sédentarisés, devinrent de grands agriculteurs et entrepreneurs de construction. L'un de ses descendants est le fameux Osmane Ahmed Osmane mentionné plus haut².

Qara'ali, d'origine paysanne de Khanka (un village près du Caire), s'est installé, en construisant une maison de terre, probablement à la fin du XIX^{ème} siècle, dans le Quartier arabe d'Ismaïlia. Il se lança dans la fabrication de l'huile de sésame dans sa maison. Ayant réussi, il épousa deux femmes qui lui donnèrent, au cours des années 1920 et 1930, 16 enfants. Scolarisés, la plupart sont devenus des personnalités : intelligentsia, propriétaire d'hôtel, docteurs, bijoutier, propriétaires terriens, etc. Un autre fabricant d'huile de sésame non moins connu à Ismaïlia, contemporain de Qara'ali, est El-Souliy, originaire de Daqhiliyya. Ses proches sont devenus des propriétaires terriens. L'une de ses filles est mariée à Hassan Al-Banna aux environs de 1930.³

Les frères Farrag El-Adawiy (Mohammad, Abdel Rahman, Abdel Hafiz et Abdel Magid), sont venus, avec leurs capitaux et leurs chameaux, de Bani 'Adi (près d'Assiut), en Haute Égypte, s'installer à Ismaïlia au début du XX^{ème} siècle, pour développer des entreprises. Ils se sont spécialisés dans la fabrication du pain et le commerce du blé, dont une grosse part de l'approvisionnement de la zone du Canal venait d'Australie. La plupart des fours (fabrication du pain) dans la ville d'Ismaïlia d'aujourd'hui

¹ Interviews avec M. Zein Abdel Wahab 1991-1993.

² Interviews avec M. Slimane 'Id Zamlout 1991-1993.

³ Interview avec M. Mustafa Hussein Ali Mekkawi 1991-1993.

appartiennent à la famille d'El-Adawiy. Ismaïl Farrag, avocat, écrivain, journaliste, publiciste, contemporain d'Osmane Ahmed Osmane, dont nous avons parlé plus haut, est le fils d'Abderrahman Farrag.¹

Le deuxième facteur est l'amélioration du niveau d'éducation. Nous avons vu au début du chapitre que le Gouvernement égyptien lança un programme d'amélioration de l'éducation nationale dans les années 20 : écoles primaires et secondaire publiques gratuites ; école primaire obligatoire à partir de 1925. A Ismaïlia, la première école primaire égyptienne fut fondée tout de suite. Ainsi, à partir de cette date les enfants "indigènes" d'Ismaïlia sont scolarisés, au moins au niveau de l'école primaire. Pour poursuivre leurs études aux niveaux supérieurs, ils doivent aller à Zagazig (collège), à Port-Saïd (collège et lycée), ou au Caire (collège, lycée, université). Seuls les enfants de la "bourgeoisie" locale évoquée plus haut peuvent certainement le faire. Osmane Ahmad Osmane et Ismaïl Farrag continuent leurs études au Caire. Après être passés par le collège et le lycée dans les années 30, ils entrent dans l'enseignement supérieur dans les années 40 ; Osmane à la Faculté d'ingénieurs de l'Université du Roi Fouad (Université du Caire aujourd'hui), Ismaïl à la Faculté de droit de l'Université d'Ibrahim (Université d'Ain Chams aujourd'hui).

Le troisième facteur est le climat (socio-politique) de l'Égypte en général après la Grande-Guerre, marqué par la montée du nationalisme dont nous avons parlé au début du chapitre. Ce climat implique le développement de la ville et de la société d'Ismaïlia sur deux plans : politique (rapport entre la Compagnie et le Gouvernement égyptien) et social (diffusion des idées sociales, notamment nationalistes, au sein des populations).

Rappelons que la ségrégation socio-économique et spatiale est très nette entre, d'un côté, les Européens (niveau de vie élevé, habitant le beau Quartier européen, bien équipé en services publics, spacieux, entouré de végétation) et, de l'autre côté, les Indigènes (niveau de vie bas, habitant le "pittoresque" Quartier arabe, mal équipé en services publics, serré, poussiéreux). Au sein de la Compagnie, l'écart des salaires est énorme entre les Européens et les Égyptiens. Les salaires des ouvriers égyptiens n'atteignent que la moitié de ceux de leurs camarades grecs, italiens et austro-hongrois. A cela s'ajoute l'établissement de la Base militaire britannique qui assied le pouvoir impérialiste occidental sur l'Égypte.

¹ Interviews avec M. Ismaïla Farrag 1991-1993.

Dans le passé, pour les populations indigènes pauvres et illettrées d'Ismaïlia, cette situation n'avait pas posé de problèmes. Mais, avec la Grande-Guerre et la flambée du nationalisme, elle devient un thème des débats politiques nationaux. Aussi bien le Gouvernement que les forces nationalistes de la société se soucient apparemment de remettre en cause cette situation.

Du côté de Gouvernement, il est clair qu'il veut que l'Égypte ait une place plus importante dans la Compagnie et les villes du Canal. La proportion des ouvriers égyptiens dans la Compagnie, par exemple, augmente, de 31 % au début du siècle (derrière les Grecs, 33 %) à 52 % aux côtés des Grecs (20 %) et des Italiens (18 %) en 1939¹. C'est dans ce contexte que l'on peut comprendre le changement de toponymie de la ville d'Ismaïlia marquée, comme nous l'avons vu dans l'exploration préliminaire, par la présence de plus en plus importante des noms faisant allusion à l'Égypte plutôt qu'à l'Europe.

Du côté des forces nationalistes de la société, des agents de partis politiques cherchent des partisans au sein des populations égyptiennes d'Ismaïlia. Nos sources orales montrent, par exemple, que certains notables locaux signalés plus haut sont devenus membres du Parti Wafd². Mais, les partis politiques ne conviennent pas vraiment, peut-être, aux besoins de base des populations dont la majorité est pauvre et illettrée. C'est parce que le système de représentation de l'État moderne leur est encore inconnu ou malconnu. Mais aussi parce que, comme nous l'avons dit au début du chapitre, les partis politiques et les politiciens de l'époque se battent entre eux, non dans l'intérêt du peuple ou de la nation, mais pour le pouvoir. C'est pourquoi seules les élites indigènes s'y intéressent. Quant à la majorité des habitants, dont l'horizon est la vie quotidienne et la référence morale les préceptes islamiques, c'est la combinaison des deux éléments qu'elle cherche, combinaison entre paroles divines et exemples pratiques dont elle voit l'utilité et le sens dans sa vie. C'est dans ce contexte que le fameux *Al-Ikhwān al-Muslimīn* y voit le jour. Rappelons trois faits pertinents quant à la ville d'Ismaïlia.

Premier fait : *Al-Ikhwān al-Muslimīn* n'est pas fondé par un Ismaïlien. Hassan Al-Banna, le fondateur, fils d'un respectable *ʿalim*, Cheikh Ahmad Abder Rahmane, est né à Mahmoudiya en 1906. Il a fait ses études d'abord dans le *kutab* et à l'école primaire à Mahmoudiya, puis à *Madrasat Al-Mouʿalimin Al-Awaliyya* (école normale / d'enseignants du primaire) à

¹ BONIN, op. cit., p. 101.

² Interviews avec M. Ismaïla Farrag 1991-1993.

Damanhour, et enfin à *Dar Al-^cOuloum* (école normale supérieure) au Caire. Diplômé de cette dernière école en 1927, il est envoyé en septembre de la même année à Ismaïlia pour y enseigner à l'école primaire publique de garçons récemment fondée. C'est là qu'il a fondée en mars 1928 *Al-Ikhwanul Muslimin*.

Deuxième fait : lors qu'il est arrivé à Ismaïlia, il n'était pas ignorant en matière d'organisation. A l'âge de 13 ans, il avait déjà participé aux manifestations de la Révolution de 1919 à Mahmoudiyya. Il avait été imprégné par le patriotisme : le dévouement à la patrie est pour lui un devoir religieux. Il avait tendance à fonder et mener une organisation depuis qu'il était élève à l'école. Il avait tendance à donner des sermons et des fatwas, à diriger la prière, à lancer l'appel à la prière. Il avait su utiliser des tracts, distribués dans des mosquées, pour diffuser ses messages. Il avait fondé ou animé diverses organisations au Caire : *Gam'iyat Al-Ikhwan Al-Adabiyya*, *Gam'iyat Man'el Mouharrama*, *Al-Gam'iyat Hasafiyyat Al-Khairiyya*, *Makarim Al-Akhlaq Al-Islamiyya*, *Gam'iyat Al-Chubban Al-Muslimin*. Toutes ces organisations formeront un réseau avec le future *Al-Ikhwanul Muslimin*.

Troisième fait : Hassan Al-Banna ne resta que 5 ans à Ismaïlia. Dans cette période, *Al-Ikhwanul Muslimin* ne constitue pas un mouvement politique. Ses programmes consistent en des activités sociales et religieuses. Ses membres sont pour la plupart des ouvriers. Ses lieux de rencontres sont la mosquée, les cafés et le domicile de Hassan Al-Banna (la maison de ses beaux-parents, la famille Al-Souliyy) dans le Quartier arabe. En 1933 il a été muté (il est fonctionnaire de l'Etat) au Caire et c'est à partir de cette date qu'*Al-Ikhwanul Muslimin* prend un caractère politique et se développe rapidement et largement dans toute l'Egypte et le Monde arabe en général.¹

Malgré leur émancipation, les Egyptiens d'Ismaïlia n'avaient apparemment pas tendance à s'engager dans les affaires politiques. Dans sa ville natale, *Al-Ikhwanul Muslimin* ne constitue pas une organisation de grande importance au sein des *Isma'iliyyine* et n'arrive pas à devenir un mouvement politique. Candidat pour être représentant d'Ismaïlia au parlement égyptien, Hassan Al-Banna n'arrive pas à son but². L'un des premiers animateurs d'*Al-Ikhwane* à Ismaïlia, Cheikh Hussein Ali Mekkawi, retire son adhésion en 1934 lors qu'*Al-Ikhwane* commence à entrer dans le domaine politique³. *Al-Ikhwane* est plus connu en dehors d'Ismaïlia. Ses divisions, dans les autres localités, sont plus importantes que son bureau central à Ismaïlia. Les personnes qui fréquentent Al-Banna à Ismaïlia sont pour la plupart venues d'ailleurs. Lorsque Al-Banna est

¹ Sur *Al-Ikhwanoul Mouslimine*, voir par exemple Muhammad CHALABI (1991) : *Hassan Al-Banna, Imam wa Qa'id* et Ishak Mussa AL-HUSAINI (...) : *The Muslim Brethern*.

² Les raisons de ce non-aboutissement sont contradictoires. Selon AL-HUSAINI, op. cit., il s'agit d'un accord entre Hassan Al-Banna et Nahas Pacha. Ce dernier demande à Al-Banna de retirer sa candidature, due à la situation politique critique de l'époque. Comme récompense, Nahas-Pacha ne sera pas hostile au mouvement d'*Al-Ikhwane*. Mais, selon Isma'il FARRAG (interviews 1991-1993), Al-Banna est perdu dans l'élection car aux yeux des Ismaïliens (de la bourgeoisie locale certes) il ne mérite pas d'être leur représentant.

³ Interview avec M. Mustafa Hussein Ali Mekkawi 1992.

muté au Caire, *Al-Ikhwane* perd de son importance à Ismaïlia. La raison de ce désintérêt des Ismaïliens pour la politique est due certainement, entre autres, à leur isolement des préoccupations politiques nationales et à leur relative prospérité et tranquillité dans la coexistence avec des Européens au bord du Canal. Leur rapport avec les Européens reste apparemment convivial ou, du moins, courtois. Leurs notables participent, par exemple, à la construction de la nouvelle église catholique d'Ismaïlia mentionnée plus haut en fournissant des pierres jaunes et rouges de leurs carrières de pierre de Fayed. De l'autre côté, la Compagnie, fidèle au message de de Lesseps d'il y a plus d'un demi-siècle, continue à soutenir les activités religieuses des Indigènes. Elle fait don, par exemple, d'une somme de 500 L.E., pour l'édification dans le Quartier arabe, au début des années 1930, de la mosquée *Al-Rahmah*, connue sous le nom de la mosquée d'*Al-Ikhwane*, car c'est là que les activités d'*Al-Ikhwaniyyin Muslimin* prennent place¹.

¹ AL-HUSAINI, op. cit. et interview avec M. Isma'il FARRAG 1992-1993.

b). Achèvement (1936-1956)

C'est la période probablement la plus mouvementée depuis la fondation de la ville d'Ismaïlia, marquée notamment par le renforcement de la Base militaire britannique, la Deuxième Guerre mondiale et la Révolution nationale. L'intensité de l'animation n'est cependant pas la même d'une année à l'autre. On peut distinguer deux périodes en fonction des fluctuations de la croissance démographique. La première correspond à la décennie de recensement 1937-1947 où le taux annuel de croissance démographique de la ville atteint son niveau le plus élevé depuis l'inauguration du Canal, 8,7 %. La deuxième va de 1947 à 1956, où le taux annuel de croissance baisse à 1,9 %.

On en a signalé les raisons. Considérons, pour chaque période, les caractéristiques de la ville, au niveau social et architectural.

Prospérité illusoire

Nous appellerons la première période "prospérité illusoire" car la prospérité qui marque alors la ville d'Ismaïlia, comme nous le verrons plus loin, ne vient de la production économique que d'une façon marginale. L'exploitation du Canal, véritable source économique de la ville, ne donne pas beaucoup de revenus. La Deuxième Guerre mondiale affecte négativement le trafic du Canal ; il baisse de 80 % de 1937 à 1942. Le tonnage de 1940 correspond à celui des années 1915-1916 ou 1904-1911 ; celui de 1942 équivaut à un retour aux années 1891-1892 ! Ce n'est qu'en 1947 que la Compagnie rattrape le chiffre de 1937.¹ La plus grande partie de la prospérité vient en fait d'un projet politique, celui du renforcement de la base militaire britannique financé par la Grande Bretagne. Mais, avec la fin de la guerre, cette base militaire perd son rôle et les Egyptiens ne veulent plus être dominés par les étrangers, quel que soient les avantages qu'ils représentent. La ville d'Ismaïlia doit revenir alors, comme nous verrons plus loin, au "réel".

Depuis le Traité de l'Alliance anglo-égyptienne de 1936, qui stipule la retraite de l'Armée britannique de l'Égypte et sa concentration dans la zone du Canal, on est dans un climat de guerre. Résumons les faits.

Suite au Traité, l'Angleterre construit le Quartier général (*Moascar*) de la base militaire britannique au sud-ouest de la ville d'Ismaïlia : habitations pour les officiers et les soldats, écoles, hôpital, usine des eaux et d'électricité, équipements sportifs et de divertissements, etc. On construit aussi, en 1936,

¹ BONIN, op. cit., p. 36.

sous le financement de l'Égypte et de l'Angleterre, des routes le Caire-Ismaïlia, Abbasa-Alexandrie et Port-Saïd-Qantara, ce qui, en cas de nécessité, facilite les déplacements des troupes anglaises et égyptiennes stationnées dans ces lieux stratégiques¹. Dès 1937-1939, les Anglais renforcent la protection de la zone du Canal. À côté des 20 000 soldats égyptiens, 12 000 soldats britanniques stationnent en Égypte au début de 1939, — ils atteindront 80 000 pendant la guerre — tandis que 100 000 Italiens se concentrent en Libye². Les Anglais déclarent l'état de siège sur le Canal, mais laissent à la Compagnie le contrôle administratif. La Compagnie, restant neutre, prend des mesures nécessaires pour protéger ses employés et maintenir les services du Canal. Le réseau souterrain de communication téléphonique fut élargi, les défenses civiles et l'équipement de lutte anti-incendie furent renforcés. Sachant que l'ennemi essaierait de bloquer le Canal, la Compagnie crée de nouveaux moyens pour sauvegarder le bon fonctionnement du Canal. Elle l'élargit en certains points, ce qui permet d'écarter les navires endommagés du couloir du canal.

La première attaque eut lieu le 28 août 1940 lorsque quatre avions italiens essayèrent de bombarder Port-Saïd, mais leurs bombes tombèrent dans le désert ou dans le lac Menzaleh. Une attaque sur Suez au mois suivant fut également un échec.

Au début, il n'y avait pas de véritable défense contre les attaques aériennes. Les avions italiens et allemands volaient au-dessus du Canal sans obstacle ni dans les airs, ni sur terre. La zone du Canal subit des tirs d'armes à feu, des bombardements et des parachutages de mines. Jusqu'au 1er janvier 1941, une centaine de bombes ont été lancées sur le Canal, mais il n'y eut pas de dommages graves. En février, quatre bateaux ont été coulés, un cinquième a été gravement endommagé.

Avec le temps, les attaques s'intensifiaient, mais la défense se renforçait. Radar, nouveaux canons, projecteurs et lance-batteries sont installés. Des avions de chasse sont utilisés. Les avions attaquant le Canal sont contraints de s'enfuir devant les tirs mortels d'un bout à l'autre du Canal. La défense du Canal devient si efficace qu'il arrive une fois qu'une moitié des avions attaquant le Canal sont abbatu d'un seul coup.

La guerre atteint son apogée à l'été 1942. En juillet, les avions italiens et allemands bombardent le Canal, les installations portuaires et les convois de navires. Les attaques les plus spectaculaires se produisent les 13 et 14 juillet lorsque les avions allemands pilonnent 135 bateaux à Suez. Seize avions Nazis concentrent leur attaque sur un seul bateau et le transforment en une véritable torche.

La cadence des attaques continue à s'intensifier. Port-Saïd, Ismaïlia, Suez et Port-Tewfik deviennent les cibles de bombardements toutes les nuits. Le quartier commercial de Port-Saïd est complètement détruit. À Ismaïlia, une attaque allemande tue presque 100 personnes, détruit plusieurs maisons et endommage les usines des eaux et d'électricité.

Les attaques aériennes allemandes les plus féroces sont concentrées sur Port-Tewfik et sur la Baie de Suez. La raffinerie de pétrole, l'entrée du Canal, et les nombreux transports de troupes et de provisions sont les plus visées parce que points stratégiques.

Les femmes et les enfants sont évacués des trois villes du Canal vers le Caire et le Delta ; les travailleurs sont logés dans un camp spécial en dehors de la ville. Les attaques sur le Canal devenant insupportables, les Alliés décident de bloquer le Canal. Mais, avant l'application de cette mesure,

¹ LAGNA SIYAGHAT (1991), op. cit., pp. 453 et 461.

² BONIN, op. cit., p. 92.

Rommel a été battu à El-Alamein en 1942. Depuis lors, la guerre tourne en faveur des Alliées.

Ainsi, en 1942, le trafic du Canal chute à 7 millions de tonnes (environ un cinquième du volume normal). En 1943, il commence à remonter progressivement jusqu'à atteindre son volume de 1937 en 1947. Le Canal a été attaqué à 64 reprises entre 1940 et 1944 par les aviations de l'Axe, 16 navires ont été avariés ou coulés dans le Canal même, les ports ou le chenal de Port-Saïd, 29 bâtiments divers furent détruits, mais la navigation n'a été interrompue totalement que pendant 72 jours.¹

Ainsi, Ismaïlia n'est touchée par la Deuxième Guerre mondiale que de 1939 à 1942. Le reste du temps, Ismaïlia jouit de sa "prospérité" venue de l'Armée britannique. L'argent de l'Empire britannique alimente plusieurs secteurs. Le plus évident est de l'emploi direct : rappelons que 40 000 Egyptiens travaillent pour l'Armée britannique dans toute la zone du Canal. Nous n'avons pas de donnée qui puissent nous montrer la contribution de l'Armée britannique à la prospérité de la ville d'Ismaïlia à travers ses emplois. Mais le témoignage suivant nous révèle comment l'Armée britannique permet à un Ismaïlien de s'enrichir.

Né à Ismaïlia en 1920, Mustafa Hussein Ali Mekkawi obtient son bac à Port-Saïd en 1937. Parlant couramment l'anglais et le français, en plus de l'arabe évidemment, Mustafa entre dans l'Armée britannique en 1940. De 1941 à 1944 il est employé comme *Chief Clerk Supplies for 86 Platoon RAOC (Royal Army Ordnance Corps)* dans le *Moascar* (Quartier général de l'Armée britannique) à Ismaïlia. En 1944, il est muté dans le service de *DADOS (Deputy Assistant Director Ordnance Supplies)*. De 1948 à 1951 il travaillait de nouveau dans son premier service. Son travail consiste à vérifier tous le matériel nécessaire aux opérations de l'Armée britannique : armes, munitions, camions, chars d'assaut, vélos, vêtements, tentes, ... jusqu'à la nourriture. Son salaire mensuel était de 23 LE (1 LE équivaut à environ 200 LE actuelles — 1992). Autrement dit, il reçoit par mois environ 4600 LE (environ 9200 FF) actuelles, salaire comparable à celui d'un employé moyen en France aujourd'hui. Or, le prix des marchandises et le niveau de vie à l'époque étaient moins élevés qu'aujourd'hui.²

Un autre secteur important est celui de la construction. Le plus gros projet est l'installation de la Base militaire elle-même, qui coûte 1,5 milliard de dollars, sans parler du coût de l'opération. Parmi les divers camps, celui d'Ismaïlia coûte certainement le plus cher, car il constitue le Quartier général où, en plus des installations militaires, on construit les habitations des officiers, des soldats et des employés administratifs ; les écoles ; l'hôpital ; les usines des eaux et d'électricité ; les équipements sportifs et de divertissement, etc. A cela s'ajoute le

¹ LONGGOOD, op. cit.

² Témoignage de M. MEKKAWI 1992.

prix des constructions et des loyers de bâtiments au compte de l'Armée britannique dans la ville telle que l'église, le club, les habitations, etc. Une partie de cet investissement profite aux populations d'Ismaïlia qui s'engagent dans le projet en tant qu'entrepreneurs, fournisseurs, ouvriers, etc.

Un secteur non négligeable est le commerce engendré par le personnel de l'Armée britannique. Rappelons qu'il y a 80 000 soldats de l'Armée britannique dans la zone du Canal. Nous ne savons pas combien parmi eux qui stationnent à Ismaïlia et comment ils s'approvisionnent en matière de consommation. L'Armée britannique organise certainement l'approvisionnement collectif et fait appel à des fournisseurs en gros. Mais il y a aussi une consommation individuelle qui engendre des commerces de détail. Des témoins nous racontent que, tous les soirs et notamment le samedi, la ville d'Ismaïlia est remplie de soldats britanniques qui cherchent à s'amuser. Le commerce de divertissement se développe alors dans la ville : hôtels, restaurants, bars, cafés, théâtre, cinéma, clubs,... Les axes les plus animés sont les rues Négrelli et Sultan Hussein. « *L'argent y était abondant. Dans la rue Negrelli seule, la circulation de l'argent atteint 1 million de LE par semaine. Les prix étaient plus chers et le niveau de vie à Ismaïlia était plus élevé par rapport aux autres villes d'Égypte* »¹.

La prospérité due à l'Armée britannique finit par animer toute la ville. Rappelons que le nombre des habitants augmente considérablement, d'environ 36 000 en 1937 à environ 68 000 en 1947. Le nombre des étrangers augmente aussi, de 3 116 en 1937 à 3 309 en 1947 ; la répartition des Européens entre ces deux dates est, comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent : les Grecs (de 1088 à 1686), les Italiens (de 814 à 369), les Anglais (de 290 à 563) et les Français (de 748 à 466). La baisse du nombre des Italiens est due à leur départ ou à leur internement dès le déclenchement de la guerre, tandis que celle des Français vient de la réduction de l'effectif de la Compagnie pendant la guerre et de l'augmentation de la proportion des Égyptiens dans la Compagnie. Quant aux Anglais, officiers et employés de l'Armée britannique, leur nombre augmente grâce au renforcement de la base militaire dans la zone du Canal.

Le commerce prolifère dans toute la ville. Grands et petits commerçants vivent côte-à-côte. Des noms célèbres au Caire, tels que Benzion (grand magasin) et Groppi (restauration / boisson), sont représentés à Ismaïlia par une de leurs

¹ Témoignage de M. Ismaïl FARRAG 1992.

filières. Des commerçants-spécialistes ont une clientèle fidèle. Quelques Juifs tiennent des bijouteries. Des Arméniens, des Syriens / Libanais et des Grecs sont aux premières places au service des communautés européennes. Les boucheries sont aux mains des Arabes dont les plus célèbres sont Sayyid Zahrane et Sayyid Haggaf. Les vendeurs de légumes les plus connus sont Ahmed El-Far et Abdel Eif. Il y a aussi un grand magasin célèbre qui appartient à Mohammed El-Ro'i. Partout on trouve des cafés. La clientèle des cafés se répartit selon leur origine nationale : des *chams* (Syriens et Libanais), des *sa'idi* (de la Haute Egypte), des Grecs, des Nubiens, etc. Les cinémas se trouvent dans tous les quartiers : Broadway, Pathé et Royal dans le Quartier européen ; Cinémas Al-Ahali et Rio à Araichiet Masr ; Cinéma Soudan dans le Quartier arabe et Araichiet Abid, etc. Les rues Sultan Hussein et Negrelli sont des lieux de promenade. On y trouve boutiques, cafés, bars, restaurants, hôtels dont les noms sont associés à diverses appartenances européennes : Antoinette, Cocofino, Piccadily, King George, Blue Cattle, Italian Club, Mumtaz House, etc. Tous les soirs, on entend chanter avec accordéon de jeunes grecs, garçons et filles, aux terrasses de cafés.¹

Dans le secteur de la construction, par contre, la période de guerre est une pause, du moins en ce qui concerne les projets importants. La Compagnie du Canal ne réalise pas de grands travaux. Dans le domaine de la canalisation, le *Sixième Programme d'Amélioration* achevé en 1934, qui avait triplé la largeur du Canal de de Lesseps, est largement suffisant pour anticiper les progrès de la navigation pour une dizaine d'années à venir. Ce n'est qu'en 1948 que la nouvelle exigence d'amélioration du Canal se fait sentir. Cela ne veut pas dire que les activités de construction sont complètement absentes. Rappelons que le nombre d'habitants augmente rapidement. La plus grande partie de l'immigration se situe apparemment à partir de 1942, quand la sécurité de la ville d'Ismaïlia étant assurée, les Ismaïliens réfugiés au Caire et dans le Delta rentrent. C'est à ce moment aussi, selon des témoins, que les immigrés, fellah d'origine, de Charqiyya (Delta oriental), impressionnés par la prospérité apparente des Ismaïliens réfugiés chez eux, commencent à affluer vers Ismaïlia et trouvent du travail comme main-d'œuvre non-qualifiée dans divers domaines engendrés par l'Armée britannique : construction, chemin de fer, transport, hôtellerie, commerce, petites industries,

¹ Témoignages de MM. Zein ABDELWAHAB et Wafiq RAMADANE 1992-1993.

etc.¹. La plus grande partie des constructions pendant cette période est constituée par des habitations populaires. Nous en trouvons dans le Quartier arabe et Araichiet Abid. Certaines sont construites en pierre, en langage *traditionnel urbain*, d'autres en terre en langage *traditionnel rural* — nous en reparlerons en détail dans le chapitre traitant de l'habitation.

Quant aux constructions savantes, elles sont exécutées surtout avant et après la guerre. Avant la guerre, c'est le transfert des troupes britanniques du Caire à la zone du Canal qui les provoquent. De nombreux officiers de l'Armée britannique avec leurs familles ne se logent pas dans le Moascar au sud-ouest de la ville, mais dans la ville même. Ils font ainsi prospérer des entrepreneurs égyptiens d'Ismaïlia, tels Farrag, Zamlout, Abou Amine,... dont nous avons parlé précédemment, en leur permettant de construire des logements à louer pour les étrangers, notamment Anglais. On construit deux types d'habitations : immeubles d'appartement et villas ou grandes maisons individuelles. Destinés à l'usage des Européens, ces bâtiments sont de bonne qualité et suivent le standard européen. Les architectes sont venus du Caire. Quant au langage formel, c'est le *moderne-fonctionnaliste* qui domine : béton armé, façade lisse, toit terrasse. On en voit des exemples dans le Quartier européen et dans l'extension nord de la ville, Araichiet Masr.

Du côté de la Compagnie, la réalisation la plus importante est la construction d'un nouveau pavillon de chirurgie dans l'Hôpital Saint-Vincent de Paul (1938-1939). Les autres travaux sont la construction d'un dispensaire au milieu du Quartier arabe (1936-1937), la reconstruction de la maison du Chef du Transit (1937-1938) et la construction d'un pavillon balnéaire pour les ouvriers de la Compagnie sur les bords du lac Timsah (1939).²

Après la guerre, les activités de construction se multiplient. La prospérité continue. Mais l'esprit de l'époque change. Les mouvements nationalistes prennent pied à Ismaïlia. L'ambiance joyeusement cosmopolite se transforme en bataille atroce qui va amener les Ismaïliens de leur "illusion" à la "réalité".

Retour au réel

Rappelons quelques signes : dans le plan de la ville d'Ismaïlia de 1955 (PLAN 14), la disposition spatiale établie depuis 1930 reste, mais la toponymie change.

¹ Interviews avec MM. MEKKAWI, FARRAG, 'ID, CHAMI, ABDEL WAHAB, etc. 1991-1993.

² Rapports annuels de la CCI 1937, 1938, 1939 et 1945.

Le nom des rues et des places associé à l'Europe est remplacé par celui de héros de l'indépendance égyptienne et de l'Histoire de l'islam. Les deux places principales qui constituaient le dernier bastion de l'Europe ou de l'ancien régime égyptien tombent. A la Place Champollion (égyptologue français) succède la Place *El-Gomhoreyya* (la République) et à celle de Thewfik (khédivé, successeur d'Ismail) Mustafa Kamil (premier leader nationaliste égyptien). Quant au nom des rues, La Haye est remplacé par Omar bin Khatab (deuxième calife-successeur du prophète Mohammad qui a conquis l'Egypte), Avenue de l'Impératrice par Avenue Orabi (héros nationaliste de la révolte de 1882), Avenue Fouad par Avenue *El-Gomhoreyya* (République), Lepère par *Horeyya* (Liberté), Lieussou par *Tahrir* (Libération), Jomard par Saad Zagloul (père de l'indépendance de l'Egypte), Negrelli par *El-Gueish* (Armée, acteur principal du changement de régime, de la monarchie à la république), Voisin-Bey par Abou Bakr Sidiq (premier calife-successeur du prophète Mohammad), etc.

Comment en est-on arrivé là ?

Le développement de la ville d'Ismaïlia de l'après-guerre est marqué par deux situations contradictoires, la prospérité d'un côté et le trouble de l'autre, qui vont l'amener à un nouvel état dont on voit les signes.

Deux facteurs permettent d'assurer la continuité de la prospérité de la ville d'Ismaïlia, du moins jusqu'à la Révolution de 1952.

Le premier est d'ordre économique. La reprise de l'économie mondiale de l'après-guerre ranime le transit du Canal. Pendant toutes les années postérieures à 1946 le trafic est supérieur aux chiffres les plus élevés de l'entre-deux-guerres (1929, 1937, 1938)¹. La Compagnie reprend son rôle de générateur d'emplois grâce à ses projets de construction et à l'augmentation de son effectif.

Dans le domaine de la canalisation, le *Septième Programme d'Amélioration* est réalisé de 1948 à 1954. Il consiste en deux travaux. D'une part : la création d'un canal dérivé qui double le Canal entre les km 50 et 60. D'une longueur d'environ 10 km, le "Canal dérivé" présente les mêmes caractéristiques que le Canal lui-même (profondeur : 14 m ; largeur : 60 m à 11 m de profondeur). Mis en service en 1951, il permet le croisement sans danger de deux convois de navires. D'autre part : l'approfondissement général du Canal de 0,50 m, un aménagement de la "gare des benzinières" du lac Timsah et des améliorations importantes dans les

¹ BONIN, op. cit., p. 112.

bassins du port de Port-Saïd. Les travaux exigèrent l'excavation de 26 millions de mètres cubes et portèrent le prix de revient total du Canal à plus d'un milliard de francs-or. Avant que la réalisation du programme soit terminée, se profile déjà le *Huitième Programme d'Amélioration* qui, prévu pour les années 1955-1959, consiste en l'agrandissement du Canal et la création de quelques dérivations, au sud de Port-Saïd (2,3 km) et au sud du Grand lac Amer (3,7 km). Mais, sa réalisation, en pleine progression (les deux dérivations étaient creusées à 78 %), est brusquement arrêtée, comme tout le monde le sait, à cause de la nationalisation de la Compagnie le 26 juillet 1956.¹

Dans le domaine des travaux urbains, la Compagnie reprend son rôle de grand bâtisseur de la ville en 1947 et le tient jusqu'à la nationalisation de la Compagnie en 1956. Les projets de construction concernent principalement les bureaux, les équipements de santé et les logements du personnel. De 1947 à 1955, les bureaux de la Compagnie à Ismaïlia sont agrandis par la construction d'un étage, l'extension des ailes et l'addition d'un nouveau bâtiment. Dans le secteur de la santé, la Compagnie construit un nouveau Pavillon de chirurgie à l'Hôpital Saint-Vincent de Paul et un Centre médical dans la ville d'Ismaïlia. Quant aux logements, la Compagnie construit pour les trois villes du Canal, de 1946 à 1956, 183 logements pour employés et 122 logements pour ouvriers. La plus grande partie de ces logements est attribuée à Ismaïlia où « *la crise de logements est particulièrement sévère* », par rapport à d'autres villes du Canal. Cela est du, d'une part, au bombardement des logements existants pendant la guerre et, d'autre part, à l'augmentation du personnel répondant à la croissance du trafic du Canal après la guerre. En plus des villas d'employés et des maisons d'ouvriers, la Compagnie construit un nouveau type de logement : les immeubles d'appartement².

Le deuxième facteur est d'ordre politique. Rappelons que le Traité de l'Alliance anglo-égyptienne de 1936 stipule la retraite de l'Armée britannique de toute l'Égypte, sauf dans la zone du Canal. Or, la guerre interromp ce processus graduel. Après la guerre, on trouve encore des casernes de l'Armée britannique à Abassia (près du Caire) et Tell El-Kebir (dans le Delta). En 1947, l'évacuation de ces deux camps britanniques vers la zone du Canal recommence. De nouveaux

¹ Voir POYDENOT, op. cit., pp. 78-86 et BONIN, op. cit., pp. 118-119.

² Voir les **RAPPORTS DES TRAVAUX** du CCIT 1946-1955 et le **CANAL DE SUEZ** No. 2262, 15/6/1951.

arrivés, officiers et soldats britanniques, viennent donc s'installer à Ismaïlia. Les soldats sont logés dans les camps militaires. Mais, les officiers et leurs familles sont domiciliés dans la ville. S'y anime alors le marché du logement pour les Européens. De riches égyptiens d'Ismaïlia, commerçants et entrepreneurs, aidés par des crédits bancaires, construisent des villas et des immeubles d'appartements.¹

Sur le plan de la morphologie urbaine et architecturale, cette prospérité se manifeste par le remplissage de tous les terrains lotis de la ville par des constructions. Les extensions sud-est et nord-est de la ville sont occupées par les nouveaux logements de la Compagnie. Les villas d'employés sont construites dans l'extension sud du Quartier des villas. Tandis que les logements d'ouvriers sont construits dans l'extension nord-est de la ville, au-delà du chemin de fer Ismaïlia-Port-Saïd. Quelques immeubles d'appartements sont construits dans le Quartier des villas. Mais, contrairement aux logements construits avant la guerre dont la morphologie architecturale est marquée par le langage de *cité-jardin* et *colonial tropical*, ceux de l'après guerre montrent l'influence du *moderne-fonctionnaliste*, exprimé dans des matériaux de construction (moins de bois, plus de maçonnerie et de béton armé) et une forme volumétrique de bâtiment (toit terrasse, façade lisse, absence de décoration).

Les constructions des particuliers égyptiens remplissent les lotissements de l'extension nord de la ville (*Araichiet Masr / Araichiet Gedida*) et quelques parcelles dans la partie ouest du Quartier européen (l'ancien quartier du commerce). Destinés à être loués notamment aux Européens, ces bâtiments sont de bonne qualité et aménagés selon le modèle européen. Nous trouvons les villas dans l'extension nord de la ville (*Araichiet Masr / Araichiet Gedida*) et les immeubles d'appartement dans la partie ouest du Quartier européen. Quant au langage architectural, comme dans le cas des logements de la Compagnie, il suit l'esprit dominant de l'époque, celui du *moderne-fonctionnaliste* dont nous avons mentionné plus haut les caractéristiques de base. Malgré la similarité du langage, les immeubles des particuliers se distinguent de ceux de la Compagnie sur deux points. D'une part, l'emplacement du bâtiment : alors que les immeubles de la Compagnie sont construits dans le quartier aménagé selon le *modèle de cité-jardin*, ceux des particuliers égyptiens sont construits dans les quartiers aménagés

¹ Interview avec M. Ismaïl FARRAG 1991-1993.

selon le *modèle à îlot*. Les immeubles des derniers occupent donc des parcelles entières, formant ainsi des îlots de bâtiments serrés. D'autre part, la taille des immeubles : alors que ceux de la Compagnie sont de taille moyenne, comprenant chacun environ 17 appartements, ceux des particuliers sont de grande taille, contenant chacun de 40 à 60 appartements. C'est ainsi que commence l'ère des grands immeubles à Ismaïlia.

Sur le plan social, cette période prospère est cependant marquée, comme nous l'avons signalé, par des troubles. Rappelons que les années de l'entre-deux-guerres constituent une période d'émancipation du peuple égyptien en général, manifestée dans la vie politique (monarchie constitutionnelle, parlement, partis politiques) et socioculturelle (éducation, mouvement des femmes, débats intellectuels, renouveau religieux), l'aspiration à l'indépendance étant la préoccupation principale. La revendication nationaliste égyptienne ne concerne pas seulement le départ des troupes britanniques d'occupation, mais aussi le démantèlement, du moins graduel, de tous les systèmes de domination étrangère. Ainsi, suite au Traité de l'Alliance anglo-égyptienne de 1936, l'Égypte obtient en 1937 de partager la gestion et les revenus de la Compagnie du Canal (2 Égyptiens dans le Conseil d'Administration ; paiement annuel de 300 000 de LE ; 35 % d'Égyptiens dans la main-d'œuvre de la Compagnie) et signe un accord concernant l'abolition du régime de capitulation. Mais la guerre interrompt la réalisation de certains de ces engagements. L'abolition du régime de capitulation, par exemple, ne se réalise qu'en 1949 avec la suppression des Tribunaux Mixtes.

Après la guerre, le mouvement nationaliste reprend ses manifestations avec plus d'ampleur, aussi bien pour obtenir le départ des Anglais que le démantèlement de la domination étrangère. Les raisons en sont multiples : la signature de la Charte de l'ONU, l'affaiblissement des pouvoirs coloniaux, l'indépendance des anciennes colonies européennes en Asie,... et aussi, notamment pour l'Égypte, l'installation de l'État d'Israël, patronné par les Occidentaux, au milieu du monde arabe en 1948. La guerre de Palestine suivant cette installation a servi à l'Égypte, malgré sa défaite, de base d'entraînement militaire pour, non seulement ses officiers et soldats, mais aussi les forces paramilitaires des Frères musulmans qui y avaient participé comme *fedayyine*. Battus en Palestine, les Égyptiens, à leur retour au pays, tournent leurs armes contre les Anglais, pratiquant terrorisme et guérilla partout où il y a des

populations anglaises, notamment dans la zone du Canal. La période la plus intense de ce combat est connue à Ismaïlia sous le nom de *Ma'arik Mi-at Yaoum* (Bataille de Cent Jours) dû à la durée des affrontements du 16 octobre 1951 (première émeute à Ismaïlia) au 26 janvier 1952 (incendie du Caire).

Tout commence par la décision du Premier Ministre wafdiste Mustafa Nahhas Pacha, le 8 octobre 1951, qui abroge le Traité de l'Alliance anglo-égyptienne de 1936, annexe le Soudan au Royaume d'Égypte et nomme Farouk comme Roi d'Égypte et du Soudan. Les Anglais, ayant perdu leur Base militaire en Palestine et leur pouvoir sur l'Inde, essaient de contrôler le Canal, notamment pour le transport du pétrole, et refusent donc cette décision unilatérale. Par ailleurs, des réunions secrètes des forces nationalistes de toute l'Égypte s'étaient organisées à Ismaïlia, précisément dans la *Madrassa Thanawiyya* (Ecole secondaire / Collège) à Araichiet Masr (dans l'extension nord de la ville). Elles rassemblent des ouvriers du chemin de fer et de l'usine de coca-cola, des étudiants, d'anciens combattants de la guerre de Palestine,... Lorsque les Anglais refusent, ceux-là ont été prêts à réagir. Les émeutes anti-anglaises éclatent immédiatement dans les villes du Canal. A Ismaïlia, c'est le 16 octobre 1951. Rassemblés dans la *Madrassa Thanawiyya*, les manifestants marchent ensuite dans la rue *Thalathini* (avenue Cléopâtre, puis avenue Fouad, et plus tard rue *El-Goumhouriyya*) qui sépare le Quartier arabe du Quartier européen, où ils reçoivent les forces supplémentaires des populations du Quartier arabe, pour atteindre enfin la Place de la Gare du chemin de fer où se trouve le siège de la *Royal Navy* et les logements de quelques familles d'officiers britanniques. La manifestation finit par une émeute violente : morts des deux côtés, incendie du siège de la *Royal Navy*, destruction des habitations et des voitures britanniques dans la ville. Les forces de l'Armée britannique, équipées de chars d'assaut, sortent de leurs casernes pour calmer la situation et imposer l'état de siège. La ville d'Ismaïlia est coupée en deux, Quartier arabe et Quartier européen ; la ligne de démarcation est la rue *Thalathini*, surveillée par l'Armée britannique. Pour aller dans l'autre quartier, il faut une autorisation de l'Armée britannique.¹

Dès lors, des actes de guérillas et de terreurs contre les Anglais se multiplient. Plusieurs soldats britanniques sont tués et leurs corps mutilés. Les filles égyptiennes qui travaillent pour les *Tommies*, ainsi que les indigènes qui coopèrent avec ces Anglais, sont humiliés, frappés ou tués. Les troupes britanniques doivent se protéger derrière des sacs du sable et des clôtures de fils barbelés. Toute la zone du Canal est protégée par des armements lourds. A ces guérillas s'ajoutent des représailles économiques : grèves des ouvriers du Canal et des ports, embargo alimentaire et militaire contre l'Armée britannique.²

La xénophobie ne touche pas seulement les Anglais, mais aussi les Français, car ceux-ci ont reconnu Israël. Les dockers boycottent les navires et les marchandises français. La résidence de la Compagnie à Ismaïlia est visée, le 10 janvier 1952, par des tirs à la mitrailleuse en pleine réception du président Charles-Roux. Des grèves paralysent le personnel de la Compagnie.³

La "Bataille de Cent Jours" atteint son apogée le 25 janvier 1952 dans la fameuse "Bataille du Canal" signalée précédemment. Equipés de chars

¹ LAGNA SIYAGHA, op. cit., pp. 474-477.

² LONGGOOD, op. cit., p. 116.

³ BONIN, op. cit., p. 127.

d'assaut et d'artillerie, les troupes britanniques encerclent le siège de la Police égyptienne d'Ismaïlia et ordonnent à celle-ci, soupçonnée d'être derrière les guérillas anti-anglaises, de livrer leurs armes à l'Armée britannique. Les Egyptiens refusent. Les chars d'assaut défoncent alors les murs, écrasant le bâtiment de la Police, accompagnés des tirs d'artillerie, massacrant une quarantaine de policiers et blessant une soixante-dizaine d'autres avant que les survivants capitulent. Le jour suivant, 26 janvier 1952, c'est la revanche : tous les établissements anglais et étrangers au Caire sont brûlés dans une journée connue sous le nom de "Samedi noir". Comme dans le bombardement d'Alexandrie, 70 ans plus tôt, les ruines du Caire marquent le passage de l'ère coloniale à l'indépendance, inaugurée six mois plus tard par le coup d'Etat des Officiers libres, le 23 juillet, et l'expulsion du Roi Farouk, le 26 juillet.

En parallèle avec ces luttes armées, l'Égypte mène également des combats politiques pour se débarrasser de la domination étrangère. En 1947, par exemple, le Gouvernement égyptien promulgue une loi du travail, imposant à toute entreprise étrangère établie sur le sol d'Égypte de compter au moins 40 % d'Égyptiens dans son conseil d'administration et 75 % d'Égyptiens parmi ses employés. Si elle était appliquée à la lettre, les Français ne domineraient plus la Compagnie. *« Il eût fallu licencier les 75 % du personnel européen, particulièrement qualifié, et se résigner à altérer la qualité, universellement reconnue, des services offerts jusqu'ici par la Compagnie. »*¹ Une série de négociations se déroulent alors entre la Compagnie et le Gouvernement égyptien qui aboutit à un accord, signé le 7 mars 1949. Ce compromis porte sur trois sujets principaux : une participation de l'Égypte aux bénéfices de l'exploitation ; la participation des Égyptiens à l'administration du Canal ; les travaux d'amélioration à effectuer pour répondre à l'accroissement du trafic. Citons quelques détails pertinents :

- Le nombre des Administrateurs égyptiens sera progressivement porté de 2 à 7.
- La Compagnie versera au Gouvernement égyptien, le 1er juillet de chaque année, une redevance égale à 7 % du bénéfice brut de l'exercice précédent, avec un minimum garanti de 350 000 LE.
- A partir de 1949, la Compagnie recrutera le personnel de ses services d'Égypte à raison de 4 Égyptiens sur 5 vacances pour les emplois techniques et de 9 Égyptiens sur 10 vacances pour les emplois administratifs.
- 20 capitaines-pilotes égyptiens seront engagés par priorité aux prochains postes vacants, sous conditions de posséder les qualifications professionnelles normalement exigées pour les pilotes du Canal. Par la suite, une place sur deux vacances sera réservée à un capitaine-pilote égyptien.

¹ RAMONTEL Paul (1954) : *Le Canal de Suez. Grande œuvre française.*, p. 155.

- Le Gouvernement égyptien établira à Ismaïlia une Municipalité qui prendra désormais à sa charge toutes les dépenses d'édilité et d'entretien de la Ville.
- La Compagnie fera remise au Gouvernement égyptien du Canal amenant l'eau douce d'Ismaïlia à Port-Saïd, à charge pour le Gouvernement égyptien d'en assumer l'entretien et d'assurer à l'usine des Eaux de la Compagnie à Port-Saïd la fourniture de l'eau nécessaire aux besoins de la ville et à l'avitaillement des navires.¹

Une autre mesure politique nationaliste très importante est, nous l'avons signalé plus haut, l'abolition des Capitulations en 1937 et la suppression des Tribunaux Mixtes en 1949. Ainsi, les privilèges fiscaux et juridiques qui attiraient les Etrangers en Egypte ont été abolis. A cette politique d'"égyptianisation" s'ajoutent celles de l'"arabisation" et de l'"islamisation". En 1946, par exemple, le Gouvernement égyptien promulgue la Loi No. 132 relative à l'emploi obligatoire de la langue arabe pour les plaques et enseignes. A Ismaïlia, conformément à cette loi, la Compagnie double, en 1947, toutes les plaques et enseignes en français de leurs équivalents en arabe². Tandis que la tendance de l'"islamisation" se manifeste, par exemple, dans la construction vers 1948 d'une mosquée dans le Quartier européen, celle de *Khalid bin Walid*, connue sous le nom de Sultan Hussein, en raison de son emplacement dans la rue du même nom (l'ancienne avenue François-Joseph). En 1952, la Compagnie parle d'une nouvelle législation égyptienne concernant les lotissements des terrains de la ville (nous en ignorons le détail) qui, à l'instar des troubles sociaux dans l'isthme, a eu pour effet de réduire considérablement le nombre et l'importance des ventes de terrains par le Domaine Commun³. C'est peut-être dans ce cadre que la toponymie de la ville d'Ismaïlia commence à changer, marquée autrefois par l'attachement à l'Histoire du Canal elle s'inspire désormais du nationalisme égyptien et de l'Histoire de l'islam.

La Révolution de 1952 n'arrête pas complètement les troubles dans la ville d'Ismaïlia. Les raisons en sont multiples. Premièrement, parce que l'Armée britannique est toujours là. Les soldats d'occupation ne quittent la zone du Canal que d'une façon graduelle à partir du 19 octobre 1954 (date de signature de l'accord anglo-égyptien d'évacuation) jusqu'au 18 juin 1956 (date du départ des derniers soldats britanniques d'Egypte). Entre temps, plusieurs négociations entre l'Egypte et l'Angleterre sur l'évacuation de l'Armée britannique ont échoué.

¹ CANAL DE SUEZ no. 2235 / 15-3-1949.

² ACS : INJ 88-90 ou AN : AQ 153 / 900365 / 88-90.

³ CANAL DE SUEZ no. 2274 / 15-6-1952.

Nasser déclenche, après un échec de la première négociation en novembre 1952, une lutte populaire contre les Anglais : *« Ce ne sera pas une guerre officielle, mais une marche à la mort. Ce sera une guérilla au cours de laquelle des grenades seront lancées dans l'obscurité et les soldats britanniques égorgés dans les rues. Les activités des commandos s'étendront de façon telle que les Britanniques comprendront qu'ils sont en train de payer le prix fort pour occuper notre pays. »*¹ *« Par la presse, par la radio, une intense propagande est menée contre toute collaboration avec les troupes d'occupation. Des vivres ne sont plus fournis aux forces anglaises, des actes de sabotage, des attaques contre les soldats britanniques isolés maintiennent une atmosphère d'insécurité dans la zone du Canal de Suez. »*²

Une autre raison est le conflit entre les Frères musulmans et le Gouvernement égyptien. Rappelons qu'Ismaïlia est le berceau des Frères musulmans. Les guérillas dont nous avons parlé plus haut sont animées entre autres par les membres actifs de cette confrérie basés à Ismaïlia. Or, après la guerre de Palestine, où les forces paramilitaires des Frères musulmans se montrent puissantes aussi efficaces que l'Armée égyptienne, les Frères ne cachent pas leur ambition politique de diriger l'Etat. Le Gouvernement, craignant leur capacité de déstabiliser l'Etat, essaie de les éliminer. En décembre 1948, le Premier Ministre Nocrachy Pacha ordonne leur dissolution. Trois jours plus tard, il est assassiné par un Frère. Le Gouvernement arrête à son tour des centaines de Frères musulmans et les jette dans des camps de concentration. Puis, en mars 1949, le cheikh Hassan El-Banna est assassiné, probablement par un agent du Roi. Après la Révolution, le rapport entre les Frères et l'Etat ne s'améliore pas, car le Conseil de la Révolution n'accepte pas l'ingérence des Frères dans la direction du Gouvernement. Commence alors l'infiltration clandestine des Frères dans les appareils d'Etat, notamment au sein de l'Armée et de la Police. Cette tension éclate enfin lorsque les Frères lancent un attentat, mais manqué, contre le Président Nasser, lors de son discours à Alexandrie, le 26 octobre 1954. La revanche du Gouvernement est immédiate : six membres des Frères présumés coupables sont jugés et pendus, trois cents autres sont arrêtés et envoyés dans des camps de travail forcé, des milliers d'autres reçoivent diverses formes de punitions³. C'est dans ce contexte

¹ VAUCHER Georges, op. cit., Vol. 2, p. 46.

² ibid., p. 48.

³ AL-HUSSAINI, op. cit., p. 183.

qu'Ismaïlia est fouillée par la Police égyptienne ; une centaine d'Ismaïliens membres des Frères sont arrêtés, deux d'entre eux font partie des six condamnés à mort : Cheikh Mohammed Fergali et Yousof Tala'ah¹.

Ainsi, depuis la fin de la guerre, la ville d'Ismaïlia n'est plus, malgré la prospérité promise par le Canal, un lieu idéal de vie, pour les Égyptiens, et surtout pour les Européens. Pour les premiers, malgré les emplois créés par l'Armée britannique, la propagande anti-anglaise et la menace terrifiante des combattants nationalistes contre tous ceux qui collaborent avec l'ennemi les découragent certainement. Pour les seconds, après l'abolition des Capitulations et des Tribunaux Mixtes, l'Égypte en général et Ismaïlia en particulier ne leur sont plus avantageuses. Beaucoup de particuliers européens (commerçants, entrepreneurs, hommes d'affaires, ...) s'en vont. Tout cela explique la baisse brutale du taux annuel de croissance démographique de la ville, de 8,7 % (1937-1947) à 1,9 % (1947-1956).

Du 19 octobre 1954 (date de la signature de l'accord d'évacuation) au 18 juin 1956 (date finale de l'évacuation), les troupes britanniques abandonnent graduellement la zone du Canal. Mais, avant même que l'évacuation soit terminée, Ismaïlia a déjà perdu sa gaieté. Dans le Quartier général, les sables ont commencé, vers la fin 1955, à envahir les bâtiments. Certains se détériorent graduellement jusqu'à conférer à la ville l'aspect d'une cité-fantôme : des portes aux volets arrachés, des toits partiellement détruits, des murs écroulés, ... « Là, c'était la cantine des officiers », explique un officier britannique à un visiteur américain, « D'habitude, les femmes dansaient avec des officiers là-bà. Et là où vous ne voyez à présent que du sable, il y avait une longue table de chêne pour quarante personnes. Elle était arrangée avec l'argenterie du régiment, et la musique du régiment était jouée. Et là, il y avait une fontaine dont l'eau coule sans arrêt »². Dans la ville, il n'y a plus de soldat anglais qui se promènent. Les rues Negrelli et Sultan Hussein, si animées pendant la guerre, sont désertées. Les boutiquiers et les commerçants regardent les rues vides avec tristesse. « De temps en temps, des journalistes et des anciens soldats qui avaient connu la base militaire dans les meilleurs jours retournent à l'oasis de béton et d'asphalte pour laisser couler leurs larmes de nostalgie de la forteresse du Moyen-Orient en

¹ Entretien avec M. Mustafa Hussein Ali MEKKAWI, 1992-1996.

² LONGGOOD, op. cit. p. 122.

disparition. Ils sont attristés par la perte de camaraderie des jours de guerre et se souviennent des meilleurs moments de distraction dans la splendeur aujourd'hui disparue de l'Hôtel des Voyageurs à Ismaïlia »¹. Dans ce fameux hôtel, la grande salle à manger est vide, les chambres sont détériorées et déprimantes, remplies des fantômes de l'Histoire. Avant l'aube, les visiteurs sont réveillés par l'appel à la prière musulmane et par le bruits des cars, des ânes et des passagers égyptiens².

Dans l'après-guerre, Ismaïlia est donc abandonnée graduellement par ses populations étrangères et entre peu à peu dans le système national égyptien. Toutes les plaques et enseignes ne sont plus en français, mais en arabe ; la ville n'est plus gérée par la Compagnie, mais par la Municipalité égyptienne d'Ismaïlia (sauf pour la gestion du Domaine commun, partagée par les deux institutions) ; le nombre d'églises stagne, mais celui des mosquées augmente ; dans les rues, on voit de moins en moins d'Européens et de plus en plus d'Égyptiens, notamment d'immigrés *fellahs* originaires de Charqiyya, pauvres, en galabeyya. Parmi les Européens, seuls les gens de la Compagnie restent, en raison bien sûr du travail sur place, mais aussi certainement des privilèges qui leur sont accordés : les jolies et confortables maisons d'habitation ; les équipements collectifs aussi performants que ceux de la métropole (l'eau douce filtrée, les jardins, les routes asphaltées, l'électricité, les écoles, les églises, les hôpitaux, les dispensaires, les services sanitaires,...) ; les hauts salaires ; le système très libéral de pensions de retraite, d'allocation familiale, de participation aux bénéfices, d'indemnité de congé, de gratuité des soins médicaux,... Alors que l'Europe de l'après-guerre vit dans le rationnement et l'Égypte dans la révolution, les gens du Canal jouissent de l'agrément typiquement colonial. « *Les gens du canal* " (..) nous conviaient à ces réceptions qui leur étaient quotidiennes. Ils s'échangeaient les soirées, qui débutaient l'après-midi finissant à peine. Robes longues et spencers blancs plaisaient, jouaient au bridge, dansaient sur les pelouses et dans les grandes villas largement ouvertes, dans le ronronnement des ventilateurs (...). On flirtait (...). On s'invitait chez soi, au club anglais ou au cercle, partout une domesticité souriante et silencieuse dispensait ses services (...). Ce monde courtois, distingué, jouissait d'un mode de vie qui nous paraissait bien loin de la France sortant à

¹ *ibid.* p. 123.

² *ibid.* p. 124.

peine du rationnement. Nous nous trouvions en 1950 dans le monde colonial de l'entre-deux-guerres, nous prolongions les nouvelles de Somerset Maugham »¹.

Fières de leurs compétences, les Français croient toujours à leur rôle irremplaçable en Egypte. « *C'est, je crois, aux services rendus par votre Compagnie à l'Egypte qu'est due l'heureuse pérennité de ses confiants rapports avec le Gouvernement Egyptien.* », dit le rapport annuel de la Compagnie en 1953. « *Une longue tradition, plus ancienne même que l'ouverture du Canal à la navigation, les reconduit, pour ainsi dire, à l'expiration de chaque règne et de chaque gouvernement. Nous avons pu, une fois de plus, constater un exemple de cette sorte de reconduction, après l'arrivée au pouvoir du Général Naguib et à l'aurore de la profonde révolution entreprise sous ses auspices. Moi-même, le Directeur Général et deux des membres du Comité de Direction de votre Compagnie, n'avons eu qu'à nous louer de l'accueil qu'il nous a fait et du bienveillant intérêt qu'il nous a manifesté pour la tâche dont s'acquitte votre personnel d'Egypte.* »². Pourtant les signes de volonté égyptienne d'"égyptianiser" la Compagnie se multiplient. En 1954-1955 l'Egypte exige de la Compagnie qu'elle aligne les salaires des Egyptiens sur ceux des Européens, qu'elle accentue l'égyptianisation des pilotes, qu'elle place une fraction de sa trésorerie (la moitié) et l'argent du fonds de retraite du personnel dans les banques du pays, qu'elle respecte les lois locales, en un mot qu'elle prenne de plus en plus l'allure d'une société égyptienne³. Certains cadres de la Compagnie pensent que des mutations drastiques vont s'imposer. En 1954, le mémorandum du Comité consultatif, par exemple, dit : « *Il n'est pas douteux que le Gouvernement égyptien sera poussé — et des indices le prouvent dès maintenant — à préparer sans tarder sa mainmise. Il est évident que le mouvement nationaliste ne pourra que l'inciter à accélérer les choses. Il ne serait pas surprenant, une fois réglé l'important problème de l'occupation militaire du Canal, que la préparation commerciale prenne le relais de la lutte contre l'occupation militaire.* »⁴ Mais, le sentiment général est que la Compagnie va rester jusqu'à la fin de la concession en 1968. Sur le plan

¹ J.C. Sourmia (1983) : *Souvenirs d'un remplaçant du chirurgien en chef de l'hôpital Saint-Vincent de Paul à Ismaïlia*, tel cité par BONIN Hubert (1987), op. cit., p. 100.

² CS no. 2286 / 15-6-1953.

³ BONIN, op. cit. p. 138.

⁴ *ibid.*, p. 134.

juridique, on vit sur l'opinion d'un professeur suisse consulté : « *La nationalisation du Canal, une impossibilité juridique* »¹.

Baignant dans le confort, sûrs d'eux-mêmes et trop accrochés au "juridisme", les Français ne sont pas conscients que la révolution suit sa propre logique. Ils seront surpris, comme les Egyptiens eux-même d'ailleurs, par la nationalisation de la Compagnie, le 26 juillet 1956.

¹ *ibid.*, p. 139.

VIII. APPROPRIATION (1956-1975)

Nous avons vu dans le chapitre précédent que, en dépit de l'indépendance officielle de l'Égypte (1922) et l'installation du régime nationaliste révolutionnaire de celle-ci (1952), le développement de la ville d'Ismaïlia était toujours géré (planifié, exécuté, contrôlé) par une institution étrangère, la Compagnie du Canal de Suez, dont la sécurité était assurée par la base militaire britannique toujours présente à Ismaïlia, malgré l'accord sur son évacuation en 1954. C'est seulement en 1956, après le départ du dernier soldat britannique d'Ismaïlia et la nationalisation de la Compagnie, que la ville d'Ismaïlia fut livrée complètement aux mains des Égyptiens. La gestion de la ville d'Ismaïlia, comme dans les autres villes du Canal, passa de l'autorité de la Compagnie à celle du Gouvernement égyptien. Par conséquent Ismaïlia ne peut plus se développer d'une manière autonome par rapport au reste de l'Égypte comme auparavant, mais est impliquée par la politique urbaine nationale. Elle ne peut pas résister non plus aux mouvements sociaux et culturels qui s'animent dans toute l'Égypte depuis sa nouvelle forme d'existence. La question est de savoir comment ce transfert de gestion et d'occupation de l'espace se manifeste dans la morphologie architecturale et urbaine de la ville et pourquoi ?

La réponse à cette question n'est pas évidente, car nous n'avons pas de traces viables. Contrairement à l'époque précédente (1859-1956) dont les documents nécessaires, écrits ou graphiques (textes ou dessins architecturaux), à la restitution de l'Histoire de la ville d'Ismaïlia, existent, à l'époque de Nasser ils sont quasiment inexistantes. Sur le plan de la morphologie urbaine, nous ne connaissons, comme nous l'avons montré dans notre exploration préliminaire, que deux cartes de la ville, celles de 1961 et de 1969, qui ne montrent pas de différence substantielle par rapport à celle de 1956 dessinée par la Compagnie. C'est seulement à l'époque de Sadate, grâce au projet de la reconstruction des villes du Canal et à la création de leur Schéma Directeur, comme nous verrons dans un chapitre postérieur, que nous trouvons les nouvelles cartes de la ville, celles basées sur les photographies aériennes de 1977, qui révèlent la croissance considérable de la ville par rapport à son état de 1956. Autrement dit, si les deux cartes produites à l'époque de Nasser mentionnées plus haut sont correctes, la

forme et la superficie de la ville d'Ismaïlia n'ont pas changé au cours des années 1956-1970. C'est une hypothèse qui nous paraît admissible pour deux raisons. D'une part, la période nassérienne d'Ismaïlia est très courte, environ 11 ans seulement, de la nationalisation de la Compagnie (1956) au début de l'hostilité israélo-égyptienne (1967-1973). D'autre part, l'époque de Nasser est en général caractérisée par un enthousiasme révolutionnaire et des guerres (de Suez, de Yémen, israélo-arabe), ce qui n'est pas propice au développement.

Cette hypothèse est cependant discutable de point de vue démographique. Il y avait une croissance démographique forte à Ismaïlia, d'environ 80 000 personnes en 1956 à 116 302 en 1960, c'est-à-dire croissance rapide avec un taux annuel de 11,3 %. Il y a donc des choses à vérifier avec ces deux cartes de l'époque nassérienne. Mais comment ?

Il faut voir, certes, des documents écrits. Or, nous n'en connaissons pas grand-chose. Nous ne savons pas s'il existe un ensemble d'archives sur Ismaïlia en Égypte. Aux moments de nos recherches en Égypte (1991-1993), nous ne sommes pas allés voir les archives nationales au Caire pour plusieurs raisons. D'abord, nous avons mis en priorité comme sources principales d'études les plans de la ville et de ses habitations et les paroles de ses habitants. Nous prenons des archives comme supports plutôt que sources. Ensuite, nous avons appris que le bâtiment où les archives nationales sont conservées (à la citadelle) a été provisoirement fermé. Enfin, nous avons été découragés par les formalités égyptienne pour y accéder, dont la complexité est bien connue.

Y a-t-il des archives nationales au Gouvernorat d'Ismaïlia ? Nous n'en sommes pas sûr. Les réponses des fonctionnaires du service d'information du Gouvernorat sont contradictoires. Par contre, il y a un service de banque des données au sein du Gouvernorat, mais nous ne l'avons pas exploré à fond pour deux raisons. D'une part, les formalités pour y accéder sont, comme nous l'avons illustré dans l'introduction, tellement compliquées. D'autre part, l'accès aux informations n'est pas ouvert directement au demandeur, tandis que le catalogue n'en existe pas. Nous avons réussi néanmoins à tirer quelques données sociales et économiques ; toutes sont de l'après-guerre 1973.

Y a-t-il des études sur la ville d'Ismaïlia qui traitent la période de Nasser d'une façon approfondie ? A notre connaissance, la réponse est négative. Nous avons mentionné trois études sur la ville d'Ismaïlia déjà réalisées aux moments de nos

recherches : celle du Schéma Directeur par le consultant *Clifford Culpin and Partners* (1976), celle du mémoire en sociologie de Mme Al-Nablawi (1984) et celle d'une Histoire d'Ismaïlia par le Comité des études historiques de *Hizboul Watane Démocratie* (parti politique au pouvoir) (1991). La première traite l'époque de Nasser d'une façon très générale comme un *background* (arrière-plan). La seconde distingue les conditions sociologiques d'Ismaïlia en deux parties, le passé (avant la guerre 1973) et le présent (de 1973 à 1984), dont l'époque de Nasser, sans spécificité sociologique ni géographique, est confondue avec la longue période franco-britannique. La troisième s'arrête à la veille de la révolution égyptienne (1952).

Par ailleurs il y a une source qui peut être pertinente. C'est un journal local, le seul en Égypte, publié par le Gouvernorat d'Ismaïlia depuis 1962 : *Al-Qanat* (le Canal). Publié une fois par semaine, d'une forme de tabloïde, il présente plusieurs rubriques dont les événements importants au niveau du Gouvernorat. Nous ne l'avons pas suffisamment exploré. Nous l'avons néanmoins suivi régulièrement pendant nos recherches sur le terrain. Nous avons abandonné notre idée de regarder soigneusement tous les numéros anciens, conservés dans le Gouvernorat et ouverts aux chercheurs, pour deux raisons. D'une part, c'est un travail énorme qui peut constituer un sujet de recherches à part. D'autre part, nous ne sommes pas sûr que nous pouvons tirer des informations considérables sur le développement de la ville à l'époque de Nasser. En plus, la période de publication de journal ne couvre pas toute la période nassérienne à Ismaïlia. Le manque de nouvelles de 1956 à 1962 reste à combler.

Sur quoi donc notre étude sur Ismaïlia de l'époque nassérienne s'appuie ? Elle s'appuie sur trois sources. La première est le contexte historique, à savoir les caractéristiques de l'époque nassérienne en général, et en particulier dans le domaine de l'urbanisme. La deuxième est les trois études mentionnées plus haut. La troisième est nos recherches sur le terrain qui consistent en observations et conversations avec les habitants de la ville.

1. Ville et société dans les pays "en voie de modernisation" et en Egypte

Rappelons qu'après la guerre de 1945 l'Histoire du monde est marquée par trois phénomènes majeurs. Le premier, *"la défaite et le partage de l'Europe"*, résulte de l'effondrement du pouvoir de l'Europe en tant que dirigeant d'un système planétaire, notamment à travers la colonisation, due aux guerres entre pays européens eux-mêmes dont l'apogée est celle de 1939-1945. L'Europe, incapable de résoudre ses propres problèmes, est par conséquent partagée entre les armées des deux vainqueurs, qui ne sont pas européens, les Etats-Unis et l'Union soviétique. Le deuxième, *"l'émancipation du monde non occidental"*, marquée par les indépendances des anciennes colonies européennes, résulte, d'une part, de la défaite de l'Europe résumée ci-dessus et, d'autre part, de la prise de conscience des peuples colonisés et à leurs luttes pour leur libération. Le troisième, *"la lutte planétaire entre libéralisme et communisme"* est dirigée par les deux champions de guerres, les Etats-Unis d'un côté, l'Union soviétique de l'autre. Pendant environ quarante ans, ce conflit Est-Ouest imprègne l'ensemble des rapports interétatiques à l'échelle mondiale. Elle ne s'achève que vers 1989-1991 avec la chute du mur de Berlin et l'effondrement de l'Empire soviétique¹.

Le développement de l'architecture, de la ville et de l'habitat de l'après-guerre dans les anciennes colonies s'inscrit ainsi dans ce contexte historique. Les pays nouvellement indépendants appartiennent, certes, à diverses aires géographiques et culturelles, ce qui formerait leur spécificité architecturale. Mais ils ont aussi des caractéristiques communes, issues d'une expérience analogue, celle de colonialisme européen qui a engendré des problèmes similaires (politiques, économiques, sociaux, ...), mais laissé aussi des outils (intellectuels et savoir faire techniques, ...), insuffisants peut-être, mais utiles, pour commencer à les résoudre.

Nous allons voir donc d'abord les problèmes généraux des anciens pays colonisés en général et en Egypte en particulier, puis ceux dans le domaine de l'urbanisme en général et en Egypte en particulier.

¹ Voir DEFARGES Philippe Moreau (1994) : **Relations internationales. 2. Questions mondiales** (pp. 7-10).

a. De la "colonisation" à la "révolution nationale"¹

L'"indépendance" et la "révolution" égyptiennes (1922 / 1936 / 1952) et, plus tard, la "nationalisation" de la Compagnie du Canal de Suez (1956), ne constituent donc pas un phénomène isolé dans l'Histoire du monde, mais en fait partie, notamment dans les cadres de *"l'émancipation du monde non occidental"* et de *"la lutte planétaire entre libéralisme et communisme"* citées plus haut. On connaît l'affaiblissement de l'Empire britannique, battu par les Allemands mais sauvé par les Américains, qui permet la prise de pouvoir par les Officiers libres, l'expulsion du roi Farouk, le déclenchement de la "révolution" égyptienne (1952). On connaît le jeu du feu entre bloc Ouest et bloc Est au Proche-Orient, ce qui "brûle" Nasser et le pousse à la "nationalisation" de la Compagnie du Canal de Suez (1956). Mais, on connaît aussi des phénomènes similaires ailleurs. L'"indépendance" fut proclamée partout en Asie (dans les années 40 et 50) et en Afrique (dans les années 50 et 60), suivie chacune par sa "révolution" nationale. La "nationalisation" aussi, elle, s'est produite partout dans les pays où existaient des compagnies européennes : en Iran (la compagnie pétrolière), en Indonésie (les plantations hollandaises), etc.

Ainsi nous voyons que l'indépendance, la révolution, la nationalisation, ... embrassent tous les pays asiatiques et africains qui avaient vécu les expériences similaires et partagé les mêmes problèmes, voire les mêmes sentiments et, à un certain degré, les mêmes idéaux, vis-à-vis du colonialisme, ce qui les ont amené à la Conférence afro-asiatique à Bandoung en 1955 et, plus tard, à la fondation du Mouvement "non aligné" à Belgrade en 1961. Depuis, on le répète, ces anciennes colonies européennes constituent, en englobant les pays d'Amérique du Sud, un groupe de pays que l'on a coutume d'appeler "du Tiers Monde", "en voie de développement", "du Sud"². Nous les appelons aussi, au fur et à mesure, pour des

¹ Voir notamment :

AMIN Samir (1976) : **La nation arabe.**

BALTA Paul et RULLEAU Claudine (eds.) (1982) : **La vision nasérienne.**

CALVEZ Jean-Yves (1971) : **Aspects politiques et sociaux des pays en voie de développement.**

CASANOVA Pablo Gonzalez (sous la direction de) (1994) : **Etat et politique dans le Tiers-Monde.**

VATIKIOTIS P.J. (1991) : **The History of Modern Egypt, from Muhammad Ali to Mubarak.**

² Sur l'évolution de concepts et de problèmes de ces pays, voir notamment JOUVE Edmond (1990) : **Le Tiers Monde** ; BAIROCH Paul (1992) : **Le Tiers-Monde dans l'impasse** ; LES DOSSIERS DE L'ETAT DU MONDE (1996) : **La fin du Tiers Monde ?**

raisons que nous avons exposées dans un chapitre introductif, les pays "en voie de modernisation".

Malgré leur diversité, ces pays montrent des phénomènes similaires. A la sortie de la colonisation (les années 40, 50 et 60), les nouveaux pays indépendants sont confrontés aux problèmes complexes que nous pouvons classer *grosso-modo* en trois plans : politique, social et économique. Sur le plan politique, les problèmes concernent la construction d'un Etat-nation fort, capable d'assurer l'indépendance (politique et économique) du pays, ainsi que l'unité et la stabilité nationale, qui lui permettraient de réaliser le but même de l'indépendance et de la révolution nationale. Dès le début de l'époque indépendante jusqu'à la fin des années 50 tous les Etats-nations issus de la colonisation ont fait face aux menaces de désintégration venant de l'extérieur (telles que le retour du pouvoir colonial en Indonésie et l'agression "sioniste-impérialiste" en Egypte) et de l'intérieur (telles que les rebelles séparatistes en Indonésie et la revendication "islamiste" des Frères Musulmans en Egypte). Tandis que sur le plan social, les problèmes consistent à réaliser le rêve collectif d'un peuple longtemps opprimé par le colonialisme, à travers la réforme sociale (d'une structure féodale-coloniale à celle démocratique-égalitaire) et l'assurance des besoins de base (alimentation, vêtement, logement, éducation, santé). En Egypte le régime nasserien réalisait des réformes agraires qui permettaient tout le démantèlement des pouvoirs "contre-révolutionnaires" (des propriétaires terriens) et la distribution des terrains agricoles aux petits cultivateurs ; l'ouverture des écoles et des universités gratuites pour tout le monde; la construction du barrage Assouan qui permet l'élargissement des terrains agricoles, ainsi que la génération de l'électricité pour le développement de l'industrie et l'amélioration des conditions de vie des populations jusqu'aux villages les plus reculés. Mais, pour réaliser le rêve social, il faut un développement économique. A la lutte de l'indépendance politique succède ainsi celle de l'indépendance économique : se débarrasser du clientélisme envers les anciens pouvoirs coloniaux, exploiter les ressources naturelles locales, développer les potentialités du pays, augmenter la productivité de la terre et des populations, se lancer dans des commerces internationaux, ...

A part ces trois problèmes principaux, il y a aussi des problèmes d'ordre culturel, certes, tels ceux exprimés dans la revendication de l'"identité nationale", de l'"arabité", de l'"égyptianité", etc., mais ils restent cantonnés dans la sphère

politique encadrée par l'État. Ils n'ont été accentués comme une question autonome, un véritable problème culturel, lié à la quête du "sens", mettant en cause l'autorité de l'État, qu'à l'époque suivante (à partir des années 70), marquée par le "retour du sacré", la "revanche de Dieu", le "fondamentalisme", etc. que nous allons voir dans un chapitre traitant l'époque de Sadate-Moubarak.

Elèves de la civilisation occidentale, les leaders des pays nouvellement indépendants utilisaient les armes d'origine occidentale pour émanciper leurs populations. Ces armes étaient deux idéologies appropriées à l'époque qu'ils adoptaient d'une façon complémentaire. L'une était le "nationalisme", parce qu'ils avaient besoin d'assurer l'indépendance, la dignité, l'unité et la stabilité de leur État-nation récemment proclamé. L'autre était le "socialisme", sans forcément représenter la doctrine de Marx ou celle d'autres socialistes occidentaux, parce qu'il offre une vision qui est, d'une part, contraire au capitalisme dont le colonialisme constitue la prolongation et, d'autre part, conforme à leur idéal moral et leur aspiration à la justice sociale. Ainsi, Nasser, Sukarno, Nehru, ... sont à la fois, comme ils le disent eux-mêmes, "nationalistes" et "socialistes". Cependant, malgré leur attachement au mouvement des pays "non alignés", beaucoup de pays membres, dont l'Indonésie et l'Égypte, étaient méprisés, due à leur militantisme anti-impérialiste et anti-colonialiste, par le bloc de l'Ouest, et plus proches par conséquent à celui de l'Est. En Indonésie, la montée du communisme dès la fin des années 50, soutenu par la Chine et, à un certain degré, par l'Union soviétique, était telle qu'elle aboutit en 1965 à un conflit politique national sanglant qui mit fin au communisme et inaugura l'alliance de l'Indonésie avec l'Ouest. En Égypte, le barrage d'Assouan était construit avec les aides techniques et financières de l'Union soviétique auquel environ 2000 techniciens russes travaillaient. De même que dans le domaine militaire. Les armements et les instructeurs de la défense sont venus de l'Europe de l'Est. Ils n'ont été débarrassés de l'Égypte qu'à l'époque de Sadate qui marque le rapprochement de l'Égypte avec l'Occident.

Le développement de ces pays était donc marqué, de 1955 (Conférence afro-asiatique de Bandung) à 1970 (mort de Nasser et de Sukarno), par les deux idéologies mentionnées plus haut, manifestées dans le rôle prépondérant de l'État dans le système économique. En Égypte, à la suite de nationalisation de la Compagnie du Canal de Suez (26 juillet 1956), le gouvernement nationalisa tous

les établissements étrangers. Toutes les banques et compagnies britanniques et françaises, au nombre total de 15 000, furent prises par l'Etat en novembre 1956. En janvier 1957, une Organisation économique fut créée pour gérer toutes les entreprises nationalisées. Au cours des années 60 le contrôle d'industrie, de transport, de finance et de commerce était transféré à l'Etat. La Charte nationale de mai 1962 déclare que seul le "capitalisme national" est autorisé à opérer dans le pays. Le "socialisme" en Egypte se transforme ainsi au "capitalisme d'Etat".

Les pratiques urbaines des pays nouvellement indépendants font partie de ces problèmes et n'échappent pas, comme nous verrons plus loin, à ce cadre idéologique.

b. Architecture et urbanisme post-colonial¹

Héritiers des villes coloniales dont nous avons vu les caractéristiques dans un chapitre antérieur, les dirigeants des pays nouvellement indépendants développent des pratiques urbaines dont les caractéristiques communes nous permettent de les appeler "urbanisme post-colonial". Déterminé par des problèmes décrits plus haut, l'urbanisme post-colonial se manifeste à travers des pratiques suivantes :

1). Opérations fragmentaires

On a vu plus haut que les premiers problèmes à résoudre par les dirigeants des jeunes pays indépendants étaient de construire un Etat-nation, de réaliser le rêve social et de construire l'économie nationale. Au début de cette nouvelle existence, tout passait par des changements de système politique, de personnel, d'orientation économique, de système scolaire, ... Jusqu'à la fin des années 50 les pays étaient marqués par l'instabilité et l'insécurité. C'est seulement à partir des années 60, comme on le voit en Indonésie et en Egypte, qu'ils commencèrent à réaliser les programmes globaux de développement qui prenaient en général une forme de

¹ Voir notamment :

CHALINE Claude (1989) : **Urbanisme et développement. Evaluation des schémas directeurs d'Ankara, du Caire, de Rabat, de Tunis.**

CROOK Patrick (1983) : **"Habitat Policies in the Third World. The Changing Habitat Context 1960 to 1980".**

DWYER D.J. (1974) : **The City in the Third World.**

ELKADI Galila (1987) : **L'urbanisation spontanée au Caire.**

MASSIAH Gustave et TRIBILLON Jean-François (1988) : **Villes en développement.**

RODELL M.-J. ; SKINNER R.-J. (1983) : **People, poverty and shelter. Problems of self-help housing in the Third World.**

"plan quinquennal". De même dans le domaine de l'urbanisme, jusqu'à la fin des années 50 le système urbain colonial continuait à fonctionner tel qu'il était. La division administrative, la distinction des quartiers, le zonage, la ségrégation socio-spatiale, les édifices prestigieux, ... persistaient. Il y avait de transformations, certes, mais fragmentaires : changements iconographiques (décors et monuments) et toponymiques (noms de places et de rues) ; densification des anciens "quartiers indigènes" ; émergence des nouveaux quartiers spontanés. Les mesures prises par le gouvernement dans le domaine de l'urbanisme étaient de types d'urgence ou fragmentaires, sans une vision globale de développement. On construisait des édifices prestigieux, d'une part, et détruisait des bidonvilles, d'autre part. C'est seulement à partir des années 60, dans le cadre de "plan quinquennal", que certains pays commencent à avoir un "schéma directeur" pour leur capitale. En Egypte, le premier schéma directeur pour le Caire est conçu assez tôt, en 1953-1956, mais ne sera véritablement appliqué qu'après la modification par celui des années 60.

2). Appropriation symbolique

La construction de l'Etat-nation a cependant besoin de supports, non seulement social et économique, mais aussi symbolique. On invente un hymne, un drapeau, une devise, un emblème, ... Et la ville avec son architecture est, partout et depuis toujours, un symbole par excellence des aspirations du pouvoir. La décolonisation entraîne un changement de symbole que les nouveaux dirigeants veulent montrer à leurs concitoyens et aux visiteurs du pays. A l'iconographie (monuments et décors) et la toponymie (noms de places et de rues) colonialistes succèdent celles nationalistes. En général, elles veulent évoquer, à travers la représentation plastique (monumentale, visuelle) des personnages et des scènes significatifs, l'importance de la lutte de libération nationale. Sur des lieux stratégiques ou très fréquentés, sur des boulevards ou des avenues, sur des places ou des façades d'édifices, sont dressées des statues ou gravés des bas reliefs représentant des héros, des héroïnes ou des scènes évocatrices de l'Histoire nationale. En Egypte, par exemple, on en voit dans les statues de Saad Zaghloul, Talaat Harb, Moustafa Kamil, ... et d'autres héros de l'indépendance dans des rues et des places principales du Caire. Pour des pays qui ont un passé glorieux ou prestigieux, la nouvelle iconographie et toponymie de la ville sont chargées aussi de lier le

nouvel Etat-nation à ses racines profondes bien antérieures à la colonisation. En Égypte, par exemple, elles se manifestent dans les statues néo-pharaonique (le Réveil de l'Égypte de Mokhtar, par exemple) et la mise en valeur des statues pharaoniques (Ramsès II, par exemple) dans quelques points de la ville du Caire. Enfin, les nouveaux dirigeants veulent montrer aussi clairement la gloire du nouvel Etat et son appartenance au monde moderne, aussi moderne que les pays industrialisés. Pour cela ils ont construit dans la capitale des édifices monumentaux et des quartiers prestigieux. On construit un aéroport international, un palais présidentiel, un parlement, une cathédrale, une mosquée nationale, un palais du sport, ... A ces édifices singuliers s'ajoutent des ensembles de bâtiments privilégiés : ceux de l'administration, des ministres, des ambassades, des arts et de la culture, des enseignements supérieurs, des affaires et de commerce, ... Et tout cela ne serait pas complet sans la présence d'une tour "nationale" d'une centaine de mètres de haut, placée dans un point stratégique de la ville, où les visiteurs peuvent monter jusqu'au sommet et regarder la ville dans son étendue. On en voit en Indonésie (la Tour du Monument National à Jakarta) et en Égypte (la Tour du Caire), construites respectivement par Soekarno et Nasser dans les années 60.

3). Prédominance du langage moderne-fonctionnaliste

On a signalé plus haut que le colonialisme a laissé à l'ancienne colonie des problèmes (politiques, économiques, sociaux, ...), mais aussi y introduit des outils (intellectuels et savoirs-faire techniques) pour les résoudre. C'est d'ailleurs grâce à ces outils d'origine occidentale que les peuples colonisés prirent conscience de la réalité injuste dont ils étaient victimes et se battaient ainsi pour leur indépendance. Tous les pays colonisés s'émancipaient à travers le système d'éducation moderne installé par les pouvoirs coloniaux : écoles, académies, universités, Et lorsqu'ils ont gagné leur indépendance, ils continuent à apprendre et à appliquer les sciences de leur ancien maître. Aussi dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme. Toutes les écoles d'ingénieurs, d'architecture et d'urbanisme, héritées du gouvernement colonial ou fondées par le gouvernement indépendant, suivent toujours le curriculum ou du moins le modèle de l'enseignement occidental. Les étudiants doivent connaître l'Histoire et les théories de l'architecture et de l'urbanisme en Occident avant de connaître les leurs. Vitruvius, Alberti, Palladio, Leonardo da Vinci, Michel Angelo, Nicolas

Ledoux, Violet Le Duc, Le Corbusier, Walter Gropius, Frank Lloyd Wright, ... continuent à remplir leur mémoire. S'ils connaissent par bonheur la sagesse de l'architecture et de l'urbanisme non-occidentaux, ceux de la Chine, de l'Inde, du Monde arabe, par exemple, c'est grâce au rôle médiateur de l'Occident qui les met en valeur et les diffuse en anglais ou en français.

Or, on l'a vu dans un chapitre antérieur, depuis le début du XX^{ème} siècle, notamment après la Première Guerre mondiale, ce sont les théories du Mouvement moderne qui servent de base à l'architecture et à l'urbanisme en Occident. Dans l'aménagement des nouveaux quartiers résidentiels, on applique le modèle fonctionnaliste au lieu du modèle à îlot. Aux immeubles de rapport juxtaposés se succèdent les unités d'habitation séparées l'une de l'autre par des espaces verts. Les variantes éclectiques (néoclassique, vernaculaire, orientalisant, ...) cèdent la place aux langages "moderne", "fonctionnaliste", "style international" dont "l'ornement est un crime". C'est seulement vers 1975 que cette école de pensée architecturale commence à trouver son conquérant, le postmodernisme.

Les pays nouvellement indépendants n'échappent pas à la domination du Mouvement moderne. Ils en avaient subi depuis l'époque coloniale, à travers l'application sur le terrain ou l'enseignement de ces théories dans les écoles d'architecture ou d'urbanisme. Après la décolonisation ils ne pouvaient que suivre le chemin déjà tracé par leur ancien patron, parce que, d'une part, ils ne disposaient aucune alternative. D'autre part, ils voulaient montrer aussi, comme nous l'avons signalé plus haut, leur appartenance au monde moderne.

Ainsi, depuis les années 50, et notamment dans les années 60, le *moderne-fonctionnaliste* est devenu le langage dominant de l'architecture et de l'urbanisme des pays nouvellement indépendants. Cela ne veut pas dire que le langage *moderne-fonctionnaliste* caractérise complètement, à toute échelle, le système urbain et architectural existant. A côté de ce langage d'origine occidentale et devenu universel, existe celui de référence locale pour deux raisons. D'une part, le langage *moderne-fonctionnaliste*, transmis de l'Occident par le monde "savant", touche principalement les secteurs "moderne" et "formel". Or, à son côté subsiste le mode de construction "populaire", "traditionnel" et "informel". D'autre part, au sein du monde savant, moderne et formel, existe aussi le désir d'affirmer une identité nationale, notamment dans les bâtiments qui portent une fonction culturelle ou traditionnelle tels que les maisons de culture (musée, théâtre, opéra,

...) et de culte (église, mosquée, temple, ...). On voit donc, à côté des bâtiments modernes en langage *moderne-fonctionnaliste*, ceux, aussi modernes, qui portent des éléments formels traditionnels et ceux qui continuent le mode de construction populaire, traditionnel, informel, notamment dans le domaine de l'habitat.

4). Politique interventionniste de logement

Le problème urbain post-colonial le plus urgent se trouve enfin dans le domaine de l'habitat. Rappelons qu'à la sortie de la colonisation, notamment dans les années 60, les problèmes sociaux des pays nouvellement indépendants étaient engendrés principalement par la croissance rapide des populations, dans tout le pays en général, dans les villes en particulier. Entre 1960 et 1980 la population des pays en voie de développement de l'Amérique latine, de l'Asie et de l'Afrique, augmente pour le total général de 53 % (78 % en Amérique du Sud, 48% en Asie, 64 % en Afrique). Dans les villes, l'augmentation était de 136 % en Amérique du Sud, 101 % en Asie, 143 % en Afrique. Les raisons de la croissance urbaine rapide sont entre autres : la précarité continue de la vie rurale ; l'aspiration grandissante des populations à la vie meilleure en la ville ; la concentration d'investissement et de développement, aussi bien par le secteur public que privé, dans les villes plutôt que dans les campagnes. Malgré les différentes cultures et les différents niveaux de croissance des populations des pays en voie de développement, les effets dans le domaine de l'habitat étaient partout similaires : les besoins toujours croissants des populations de bas revenus en logements moins chers dans les villes. Aucun pays nouvellement indépendant n'a été cependant préparé à envisager ces problèmes sans précédent. Ni le mécanisme du marché ni les autorités de l'Etat n'ont été aptes à fournir aux populations besogneuses des logements dans les prix abordables et selon la loi en vigueur. Cette situation engendre deux phénomènes urbains répandus dans tous les pays du Tiers-Monde : croissance des agglomérations spontanées (appelée aussi "squatterisation", "habitations informelles", "quartiers illégaux", etc.) dans les périphéries de la ville ; densification des quartiers populaires existants dans le centre-ville.

Deux facteurs principaux déterminent la politique de l'habitat des pays en voie de développement dans les années 60. D'une part, tous les gouvernements du Tiers-Monde, à la sortie du système colonial qu'ils dénonçaient, enthousiasmés

par la révolution nationale, imprégnés du "nationalisme" et du "socialisme", se sont chargés d'une "mission sacrée" : supprimer les maux du colonialisme et donner au peuple le bonheur qu'il attend. Dans le domaine de l'habitat, elle se traduit dans un programme ambitieux : fournir en logements décents toutes les populations qui en ont besoin. Nous soulignons le mot décent, car c'est à partir de ce mot que les problèmes de l'habitat et leurs solutions ont été formulés. Les contenus du concept décent (superficie, matériaux de construction, équipement de base, considération hygiénique) variaient d'un pays à l'autre, mais ils étaient similaires sur deux points. Premier point : c'est le gouvernement qui décide les types de logements considérés comme décents pour les populations. Un ministère de l'urbanisme et du logement fut créé. Les schémas directeurs des villes principales furent établis. L'Etat s'engageait, non seulement dans l'administration, mais aussi, à travers son entreprise publique, dans la production des logements. Deuxième point : c'est le mode de vie "moderne" ou "occidental" qui sert de référence de base d'un logement décent. La notion de famille est réduite en ménage (un couple et ses enfants). Une unité de logement correspond à un ménage. Les architectes d'Etat concevaient des types de logement, consciemment ou pas, selon les modèles d'origine occidentale : villas, maisons individuelles, maisons jumelles, immeubles d'appartements, ... Suivant la population, de nouveaux logements décents seront construits, tandis que de logements existants considérés comme indécents seront détruits, de même que ceux dont l'emplacement ne convient pas au schéma directeur de la ville, seront rasés.

D'autre part, faute de ressources (humaines et économiques), les gouvernements du Tiers-Monde, étaient conscients de l'impossibilité de réaliser l'ambition citée ci-dessus d'une façon totale. Ils furent donc obligés de mettre en œuvre seuls les projets considérés comme prioritaires : logements des fonctionnaires d'Etat et logements sociaux dans les grandes villes. Cette option engendra deux problèmes. D'un côté, les conditions de l'habitat dans les régions rurales et dans les petites villes étaient laissées se dégrader, ce qui contribuait à la poussée de l'exode rural et de la migration vers les grandes villes. De l'autre côté, le reste des populations grandissantes, incapables d'accéder au marché du logement privé ou se trouvant en dehors du cercle du logement public, ne trouvaient de solution que dans les habitations spontanées (illégales, informelles) qui poussaient souvent sur les

terrains vacants le long d'un fleuve ou d'un chemin de fer ou dans les périphéries de la ville. Face à ces problèmes, les mesures prises par les gouvernements étaient le plus souvent un mélange d'incertitude, de contradiction et d'indifférence. Ils laissaient parfois des bidonvilles grandir, ils les détruisaient de temps à autre. La lutte urbaine des années 50 et 60 était particulièrement rude et sanglante notamment en Amérique du Sud. Mais on assiste également aux destructions fréquentes des bidonvilles ailleurs comme en Indonésie, en Inde, aux Philippines, en Tanzanie. Dans ce dernier pays, le gouvernement prit conscience, à la fin des années 60, qu'il avait démoli des logements dans les bidonvilles plus qu'il en avait construit dans les nouveaux quartiers résidentiels. En Égypte, la squatterisation des terrains vacants existe, mais rare, car la plupart sont dans le désert. Ce qui prend l'ampleur y est la squatterisation d'un grand cimetière à l'est du Caire (la fameuse Cité des morts) et le développement des logements "informels" dans des quartiers populaires au centre de la ville et dans des terrains agricoles à la périphérie de la ville.

Ainsi, nous voyons que, du point de vue de l'évolution de la pensée de l'habitat, la politique d'habitat du Tiers-Monde des années 50 et 60 était marquée, à la différence de celle des années 70 et 80 que nous verrons dans un chapitre postérieur, par deux caractéristiques. D'un côté, le logement est considéré comme un "produit", sorte de prêt à porter, standardisé, confectionné, dépersonnalisé dont la disposition et l'assurance sont de la responsabilité du gouvernement. De l'autre côté, ce dernier joue par conséquent un rôle non seulement de concepteur, mais aussi, à travers son entreprise publique, de planificateur, de constructeur et de fournisseur du logement. Quant aux secteurs privés, leurs activités de constructions se sont heurtées à de nombreux obstacles : rareté de matériaux de construction, difficulté de formalité (permis de construire), interdiction d'augmenter le prix du loyer, etc. Cette politique allait, comme on l'a signalé plus haut, aggraver plutôt que résoudre les problèmes. C'est seulement à partir de la fin des années 70 que la politique d'habitat sera changée. Dans cette dernière politique, le logement est considéré comme un "processus", un des aspects de l'évolution de la vie de l'Homme, dont la disposition et l'assurance sont de la responsabilité des populations elles-mêmes. Quant au gouvernement, il joue un rôle de "facilitateur", qui permet aux populations, en leur donnant l'accès facile aux ressources nécessaires (technique, juridique, financière), de construire leurs

propres logements selon leur propre capacité financière et leur aspiration culturelle. On verra l'application de cette nouvelle pensée de l'habitat en Egypte à l'époque Sadate-Moubarak.

c. Urbanisme en Égypte¹

On a vu rapidement plus haut les caractéristiques communes (politiques, économiques, sociales) des pays nouvellement indépendants à la sortie de la Deuxième guerre mondiale : édification d'un Etat-nation dans les années 50 ; "essai" du développement socio-économique dans les années 60 — nous disons "essai" car le modèle, prétendument "socialiste" en général, sera abandonné, avec le changement du pouvoir, dans la décennie suivante.

En Égypte, la vie publique se confond, de 1952 à 1970, avec la vie privée de son président que nous pouvons diviser en quatre épisodes, bien résumée par Paul Balta et Claudine Rulleau à qui nous devons des citations plus loin². Dans le premier épisode, qui s'étend de 1952 à 1956, « *Nasser poursuit deux objectifs : obtenir l'indépendance de l'Égypte, tout en modifiant la structure du pouvoir politique pour permettre la modernisation du pays. C'est la période de la réforme agraire dont le but principal est le démantèlement de la puissante aristocratie terrienne. Parallèlement, la dissolution des partis politiques permet la mise en place d'un appareil de militaires et de technocrates tandis qu'est déclenchée la répression contre les communistes et surtout contre l'organisation secrète des Frères musulmans.* "De Bandoung (avril 1955) où se constitue l'afro-asiatisme,

¹ Voir notamment :

AGA KHAN PROGRAM FOR ISLAMIC ARCHITECTURE, HARVARD UNIVERSITY AND M.I.T., (1984) : *"Cairo: 1800-2000. Planning for the Capital City in the Context of Egypt's History and Development"* in *THE AGA KHAN AWARD FOR ARCHITECTURE : The Expanding Metropolis Coping with the Urban Growth of Cairo.*

AWAD M.F. et YOUAKIM R.S. (1987) : *"Trame d'une histoire : du passé au présent"* in R.O.M.M. No. 46 : *Alexandrie entre deux mondes.*

CHALINE Claude (1989) : *Urbanisme et développement. Evaluation des schémas directeurs d'Ankara, du Caire, de Rabat, de Tunis*

ELKADI Galila (1984) : *"Le désengagement de l'Etat dans la ville égyptienne"* in *VILLES EN PARALLELE* no. 8, juin 1984 : *Le logement, l'Etat et les pauvres dans les villes du Tiers-Monde.*

ELKADI Galila (1987) : *L'urbanisation spontanée au Caire.*

HANNA Milad (1992) : *Le logement en Égypte. Essai critique.*

INSTITUTE FOR HOUSING STUDIES (1989) : *Excursion to Egypt.*

LACOUTURE Jean et Simone (1962) : *L'Égypte en mouvement.*

LACOUTURE Simone (1984) : *Égypte.*

RAYMOND André (1993) : *Le Caire.*

VAUCHER Georges (1960) : *Gamal Abdel Nasser et son équipe. L'édification de la République Arabe Unie.*

VOLAÏT Mercedes (1987) : *L'architecture moderne en Égypte et la revue AL-'IMARA 1939-1959.*

² Voir *La vision nassérienne. Textes rassemblés et présentés par Paul Balta et Claudine Rulleau.* Dans cet ouvrage, la vie de Nasser est perçue en cinq étapes. La première va de l'enfance à la prise du pouvoir en 1952. Nous reprenons le résumé des quatre dernières étapes, de 1952 à 1970, qui concernent directement notre étude, en utilisant le terme "épisode" au lieu d'"étape".

écrit Anouar Abdel Malek, jusqu'à l'affaire de Suez, Nasser s'impose comme le leader incontesté de la mouvance égyptienne, définit le cours du neutralisme, élabore son style : celui du populisme pragmatique et autocratique" ». Dans le deuxième épisode, de 1956 à 1961, on voit s'affirmer l'action de l'Etat dans les domaines de l'économie et de la culture. « A l'extérieur, Nasser devient le champion de l'unité arabe, concrétisée en février 1958 par l'Union de l'Egypte et de la Syrie qui se défera cependant en septembre 1961. Il pratique en outre une diplomatie de coopération avec le bloc socialiste — ce qui ne l'empêche pas de combattre les communistes égyptiens —, poursuit sa lutte contre l'impérialisme qui se perpétuent à travers le pacte de Bagdad, et apporte son soutien à la révolution algérienne ». Le troisième épisode, de 1961 à 1967, était celui des grandes nationalisations. « Nasser se heurte à la droite du régime et infléchit son action à gauche. Il s'appuie plus franchement sur les masses populaires — ouvriers et paysans —, tandis que la Charte d'action nationale (mai 1962), document fondamental rédigé sous sa direction, souligne que "le socialisme scientifique" est l'option du régime. A l'extérieur, Nasser soutient la jeune République du Yémen et fait de l'Egypte "le centre d'une aire politique qui détient les clés des principales réserves pétrolières mondiales", se désignant du même coup comme l'homme à abattre par les multiples intérêts qui se sentent menacés dans le monde et ne peuvent que souhaiter l'affaiblissement de son pays ». Le quatrième épisode, de 1967 à 1970, était marqué par la guerre de Six jours (5-10 juin 1967) et l'occupation du Sinaï, 20 % du territoire égyptien, par Israël. « En plébiscitant son Président qui a démissionné, le peuple égyptien, militairement battu, exprime son refus d'admettre la défaite politique. Nasser s'efforce alors de rénover l'Etat et l'Union socialiste arabe, parti unique, en réduisant le rôle joué par les militaires et en confiant davantage de responsabilités aux civils et aux forces populaires. Il succombe le 28 septembre 1970, après avoir obtenu la signature, au Caire, d'un cessez-le-feu qui met momentanément un terme à la guerre civile jordano-palestinienne »¹.

Dans le domaine de l'environnement bâti (architecture et urbanisme), notre connaissance sur cette époque est disparate. Une étude exhaustive sur le sujet reste apparemment à faire. Notre lecture des sources diverses nous permet néanmoins de constater que le développement urbain en Egypte de l'époque

¹ ibid., pp. 37-39.

nassérienne n'échappe pas aux caractéristiques générales de l'urbanisme post-colonial décrites dans une partie précédente.

1). Opérations fragmentaires

Dans un premier temps il est caractérisé par des opérations fragmentaires, concentrées dans la capitale et ses alentours. On le comprend car, d'une part, comme on l'a vu plus haut, la période de Nasser était marquée par l'agitation politique, l'instabilité et l'insécurité. Quant aux projets de développement national, ils se concentraient dans le domaine de l'agriculture (bonification des terres, augmentation de la capacité productive des terres agricoles), de l'industrie (implantation de complexes sidérurgiques, naissance d'industries mécaniques, textiles, pharmaceutiques, pétrochimiques, construction de cimenterie, de fabriques de produits détergents ou de traitement de dattes séchées ...), et, avant tout, dans la réalisation du Haut-Barrage. Le développement urbain constituait donc en général une activité accessoire relative à ces projets économiques plutôt qu'un projet autonome.

D'autre part, la croissance rapide des populations et leur concentration dans certaines villes demandaient des mesures urgentes. Le taux annuel de croissance des populations urbaines est plus important que celui du pays entier. Entre 1937 et 1947, la population d'Égypte croît au rythme de 1,7 %, tandis que dans les régions urbaines le taux est de 3,5 %. Dans la période 1947-1960 les taux respectifs sont 2,5 % contre 3,4 % ; et dans celle de 1960-1976 ils sont 2,2 % contre 3,1 %. En 1937, seulement 25 % des populations d'Égypte vivaient dans les villes. Elles devinrent 43,9 % en 1976 dont 65 % s'entassaient au Caire et à Alexandrie. Les raisons principales en sont la baisse du taux de mortalité en général et la migration vers les villes. Entre 1937 et 1947 les émigrés constituent presque 64 % de la croissance démographique du Caire et 50 % dans d'autres régions urbaines d'Égypte. La guerre et le stationnement des forces alliées au Caire créèrent un grand nombre d'emplois. Après la guerre, de 1947 à 1960, la migration continuait due au lancement de l'industrialisation à la suite de la liquidation des bases militaires. Elle augmentait davantage jusqu'en 1966, en raison de la réalisation du programme économique nassérien signalé plus haut, notamment dans les établissements industriels autour du Caire. Mais elle descendait dans la période de 1966-1976 à cause, d'une part, du changement d'orientation d'investissements, de

la production industrielle à l'équipement de guerre et, d'autre part, de la baisse du revenu per capita et de la récession économique.

Dans cette concentration du développement urbain autour du Caire, la plus importante mesure était la création du Schéma Directeur de 1953-1956. C'est dans le cadre du dernier que furent construits, au cours des années 60, la *Nasr City* au nord (nouveau centre du gouvernement et des logements de fonctionnaires de classe moyenne) et le centre industriel de Helwan au sud. Les autres opérations fragmentaires en étaient, comme nous verrons plus loin, l'embellissement de la ville pour des raisons politique (appropriation symbolique) et sociales (habitat).

2). Appropriation symbolique

Dans un deuxième temps le développement urbain post-colonial manifeste un phénomène que nous appelons "appropriation symbolique". Il s'agit de la manifestation architecturale (spatiale et formelle) de la prise de contrôle sur la ville et de ce que le nouveau pouvoir voulait être. Plusieurs actes marquent ce phénomène : destructions des symboles du pouvoir dénoncé (colonialisme, ancien régime, agences étrangères) ; remplacements des symboles détruits par ceux qui convenaient au nouveau pouvoir ; prises de possession des lieux de rencontres bourgeoises, coloniales et royales ; changements des noms de places et de rues ; création des nouveaux symboles, etc. Au Caire le régime révolutionnaire de Nasser détruisit, dès que le traité d'évacuation de l'Armée britannique fut signé, les casernes anglaises au centre de la ville et créa à leur côté une vaste place appelée *Midane Tahrir* (Place de la Libération) — les anciennes casernes auront été remplacées plus tard, ironiquement, par l'Hôtel Hilton. On amputa une partie de l'ambassade de Grande Bretagne qui constituait une enclave sur les bords du Nil et on expropria, tailla et traça les propriétés bourgeoises qui formaient une magnifique corniche, pour la création d'une promenade le long du Nil. Lieu privilégié des élites de l'île de Guezireh, de Garden City ou de Zamalek hier, le quai devint aujourd'hui accessible au peuple qui, sorti de ses taudis, l'envahissait en foule tous les soirs. De terrains autour du Caire ne manquaient pas pour la création des centres du sport, mais c'est le *Guezireh Sporting Club*, cœur de la haute bourgeoisie cairote, symbole du pouvoir colonial, que les officiers nationalisèrent et occupèrent. A la suite de l'abolition de la monarchie, la toponymie relative à la famille royale fut remplacée par celle de caractère

nationaliste : rue du Khédivé Ismaïl devint rue *Tahrir* (Libération), avenue Fouad I^{er} rue 26 juillet, rue Tawfiq rue Charif et rue Orabi, avenue Méhémet-Ali rue *Qalā'a* (Citadelle), rue Solimane Pacha rue Talaat Harb. Ce dernier mérite une remarque. Français converti à l'islam, Solimane Pacha dont le nom d'origine est Joseph Sève, était chargé par Méhémet-Ali d'instruire à l'européenne des officiers mamelouks. Grâce à ses services à l'Égypte, le colonel reçut les titres de général et de pacha. Sa statue fut érigée sur un carrefour dans une partie nouvelle de la ville du Caire créée sous le règne du khédivé Ismaïl. La place où sa statue fut érigée et la rue principale qui y passe portait son nom. La statue, ainsi que le nom de la place et de la rue, échappèrent à la destruction révolutionnaire jusqu'au moment où, sans raison apparente, le régime nassérien la démolit et la remplaça en 1963 par celle d'un capitaliste-industrialiste égyptien, Talaat Harb. Depuis, la même place et la même rue portent le nom du dernier.

Le même phénomène se produisit dans d'autres villes où la présence coloniale ou européenne était prépondérante. A la suite de la nationalisation de la Compagnie du Canal de Suez, par exemple, on démolit la statue de Ferdinand de Lesseps à Port-Saïd et les bustes des personnalités défunts de la Compagnie à Ismaïlia. On changea aussi, comme nous verrons dans un chapitre postérieur, les noms de places et de rues du chef-lieu du Canal de Suez.

A côté des transformations de symboles existants, le régime construisait aussi de nouveaux symboles. Ils montrent, à travers des édifices modernes et monumentaux, la puissance de l'État et sa volonté d'appartenir au monde moderne. On les trouve dans le *Mougama* (bâtiment de l'administration centrale) au bord du *Midane Tahrir*, le siège de la Ligue Arabe au bord du Nil, la Tour du Caire (187 mètres de haut) dans l'île de Guezireh, etc. Au symbole de la modernité, le régime nationaliste ajouta le prestige national du passé glorieux : il érigea la statue colossale de Ramses II, trouvée à Memphis en 1880, sur la place de la gare du chemin de fer baptisée *Midane Ramsis*. Voulant montrer le seul côté réussi de son règne, le régime nationaliste essaya enfin de cacher une réalité universelle de la société post-coloniale : la pauvreté. Des mendiants animant la capitale étaient régulièrement arrêtés et rapatriés dans leurs quartiers ignobles. En novembre 1961, 10 000 de ces pauvres bougres furent envoyés dans des "camps de rééducation socialiste". Mais, il y avait de plus. Pour percer de nouvelles rues, le ministre révolutionnaire de l'urbanisme, le commandant des aviateurs Abdel

Latif Boghdadi, n'hésita pas à démolir des taudis surpeuplés. Chargé des affaires municipales, le ministre-militaire nourrissait des projets grandioses qui auraient transformé la capitale et les principales villes du pays. L'un des plus célèbres en est la création sur les collines du Mokattam, d'une cité moderne qui serait devenue un grand pôle d'attraction touristique. Les travaux techniques furent confiés à un groupe italien de financiers et d'urbanistes. Or, pour atteindre le Mokattam, il fallait traverser tout le vieux Caire, ses quartiers populaires et pauvres. Pour éviter cet inconvénient, un transport téléphérique fut conçu. Il partirait du centre ville, dans les jardins d'El-Ezbékiah, pour aller directement au Mokattam, avec une station intercalaire à la citadelle que les touristes pourraient ainsi visiter facilement. De grands espaces verts et des jardins publics de plusieurs centaines d'hectares seraient créés. Ils seraient ornés de jets d'eau qui, sous pression, s'élèveraient à cent mètres d'altitude. On y créerait également de petits lacs artificiels. Des jeux de lumières étaient prévus. En outre, ces initiatives auraient contribué à améliorer le climat du Caire et à solutionner la crise de logement de la capitale, par la construction de nombreux immeubles et des villas qui seraient vendus ou loués... Mais, après la signature de l'acte de concession et quelques mois d'examen du Conseil de la Révolution, le projet fut annulé en 1955. Dans un climat policier qui caractérise le régime nassérien, le ministre, ayant donné la concession à la société exécutant le projet, fut soupçonné d'avoir reçu un pot de vin. Tandis que le banquier qui aurait financé le projet, un Juif-Egyptien ou Egyptien-Juif, fut soupçonné, dans un climat d'hostilité israélo-arabe, d'avoir préparé, non pas une zone touristique, mais un aéroport pour faciliter les attaques israéliennes¹.

3). Prédominance du langage moderne-fonctionnaliste

Dans un troisième temps, le développement urbain était marqué par le langage moderne-fonctionnaliste. Rappelons que ce langage a été introduit, d'abord à l'échelle de bâtiments, dans les années 30 par des architectes européens travaillant en Égypte. On en voit des illustrations dans les Ecoles italiennes de Chatby à Alexandrie, conçues par l'architecte Clemente Busiri-Vici en 1931 et

¹ C'est le banquier lui-même, M. E.I. Politi, qui révèle cette histoire. Voir POLITI E.I. (1965) : *L'Égypte de 1914 à "Suez"*, notamment pp. 259-288.

Villa Hatwell à Héliopolis par l'architecte Raymond Antonius en 1940¹. Elèves de l'Europe, les architectes égyptiens modernes amplifieront à partir des années 40 l'esprit du Mouvement moderne, dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme, à l'échelle nationale à travers *Al-'Imara*, une revue d'architecture publiée en arabe au Caire de 1939 à 1962, dont la mission même est de diffuser des principes de l'architecture "moderne"². Pour Sayyid Karim, par exemple, fondateur et animateur de la revue, l'adoption du principe "moderne" est une démarche inévitable "Pour un style national de l'architecture en Egypte"³. Son argumentation se résume, suivant Mercedes Volait, comme suit :

- L'architecture est le miroir réfléchissant d'une société ("l'archive d'un peuple") dans toutes ses composantes.
- Seule la culture pharaonique est proprement égyptienne, mais elle n'est plus.
- La culture arabe est une culture transrégionale ; et non pas nationales ; elle ne saurait représenter l'Egypte.
- L'Egypte est multiple et diverse, et se caractérise en premier lieu par sa marche vers le "progrès".
- Elle fait aujourd'hui pleinement partie d'un système universel, qu'elle le veuille ou non⁴.

Dans le même ordre d'idée, Yahia Al-Zayni lança en 1947 sa pensée plus nuancée : « *Malgré la renaissance artistique qui a émergé en Egypte, depuis un quart de siècle, nous demeurons toujours sous le joug d'une civilisation occidentale obstinée, et le nationalisme égyptien n'est pas en mesure aujourd'hui de se détacher par lui-même de la culture occidentale et de ses arts ; pas plus qu'il ne peut les ignorer. Il nous faut donc les connaître, les assimiler et y distinguer ce qui correspond à notre orientalité, à notre nationalité, à notre personnalité* »⁵. Autrement dit, dans l'équation proposée par Sayyid Karim, comme par Yahia Al-Zayni, « *l'architecture nationale est donc la somme de compétences humaines locales, d'éléments manufacturés sur place, et de programmes répondant aux besoins égyptiens* »⁶.

La politique nassérienne de développement, appuyée sur l'industrialisation, produisant du fer et de l'acier, constituera un terrain propice à cette école de

¹ Exemples montrés dans VOLAIT Mercedes (1987), op. cit., pl. XIV et p. 93.

² VOLAIT, op. cit., p. 12.

³ Titre de son article publié dans *Al-'Imara* no. 5/6 de 1940 pp. 271-275.

⁴ VOLAIT, op. cit., p. 90.

⁵ Yahia AL-ZAYNI (1947) : "*Al-'imara w al-qawmiyya*" (L'architecture et le nationalisme) dans *Al-'Imara* no. 7/8-1947 tel cité par VOLAIT, op. cit., p. 90.

⁶ VOLAIT, ibid., p. 93.

pensée. Sayyid Karim lui-même sera nommé, en 1959, urbaniste en chef de la plus importante opération d'urbanisme du régime nassérien : *Madinat Nasr*; une extension du Caire vers le désert nord-est de la ville. On y voit, et dans d'autres quartiers résidentiels autour du Caire tels Helwan au sud et Choubra El-Kheima au nord, le langage *moderne-fonctionnaliste* qui se distingue par rapport à l'ancienne partie de la ville par le zonage, le modèle d'aménagement et le style architectural des bâtiments.

Sur le plan du zonage : alors que dans la ville ancienne, dans la "ville arabe" et dans la "ville européenne" du Caire, par exemple, les différentes fonctions de la ville (logement, commerce, bureau) se mêlent dans un même quartier, voire dans un même immeuble, dans les extensions nouvelles l'ensemble d'habitations est séparé de l'ensemble de commerces et de bureaux.

Sur le plan du modèle d'aménagement : alors que dans les quartiers cairotes construits avant la guerre les bâtiments sont juxtaposés les uns aux autres et alignés sur la rue, les immeubles d'appartements et les autres bâtiments à Nasr City et à Helwan sont séparés les uns des autres et placés dans un vaste espace ouvert.

Sur le plan du style architectural des bâtiments : alors que la plupart des bâtiments construits avant la guerre sont marqués par des éléments décoratifs se référant au répertoire artistique reconnu (classique, arabisant, pharaonique), ceux de l'époque nassérienne manifestent clairement leur appartenance au langage *moderne-fonctionnaliste* (structure "colonne et poutre" en béton armé ; murs légers, en brique nue ou plâtrée, dégagés des colonnes ; larges fenêtres en verre ; façade lisse, murs et balcons sans ornement).

Notons cependant deux remarques. D'une part, à la différence de l'application de la théorie *moderne-fonctionnaliste* en Europe dont la composition de l'ensemble et la plasticité des bâtiments prennent des formes variées (le remarquable quartier de la Défense, construit à partir de 1958, par exemple), celle en Égypte des années 60 forme un modèle monotone et austère, notamment dans les ensembles de logements sociaux. On peut en remarquer la monotonie et l'austérité sur deux points. D'une part, les immeubles sont uniformes : cubes en béton armé divisés en quatre étages, dotés de balcons, toits terrasses, angles carrés, façades lisses. D'autre part, ces immeubles sont arrangés en parallèle et alignés. On le voit à Nasr City et à Helwan, mais aussi dans les autres quartiers

des logements sociaux dans d'autres villes d'Égypte. On peut poser la question alors : pourquoi cette monotonie et cette austérité ? Est-ce qu'elles correspondent à l'esprit militariste et socialiste du régime ? Ou est-ce qu'elles manifestent simplement une pauvreté de goût et de moyen ?

D'autre part, malgré sa dominance grandissante, le *moderne-fonctionnaliste*, aussi bien comme mode de pensée que langage formel, ne remplace pas complètement le mode de pensée et le langage formel existant. Il touche principalement les secteurs "savants", "modernes", "formels". A son côté, existe toujours le mode de construction "populaire", "traditionnel" et "informel", notamment dans le domaine de l'habitat. On le voit par exemple dans les habitations spontanées construites par les habitants-bâisseurs eux-mêmes dans un langage *traditionnel rural* (maison en terre) ou *urbain* (maison en dur) dans les périphéries du Caire telles Imbaba et Mounira. Dans les secteurs "savants", "modernes" et "formels" eux-mêmes, le *moderne-fonctionnaliste* ne constitue pas le seul langage formel. Pour certains types de bâtiments, notamment ceux chargés des valeurs symboliques (nationales, culturelles ou religieuses), c'est le langage *éclectique* qui se manifeste à travers les éléments formels traditionnels, notamment arabisants. Nous le voyons dans la construction des nouvelles mosquées.

4). Politique interventionniste de logement

Dans un quatrième temps, le développement urbain est marqué par la politique interventionniste de l'État dans le domaine du logement dont les caractéristiques ont été décrites précédemment. Cette politique ne fait pas partie, en fait, des programmes de développement révolutionnaire, mais est un résultat de l'évolution économique qui amène le régime nassérien à la grande nationalisation des années 60. Les raisons en sont les suivantes.

Avant la révolution, l'Égypte sous la domination britannique n'avait pas connu le système public des logements sociaux. La question du logement avait été une affaire du marché, monopolisé par les capitaux étrangers notamment français, belges, anglais et dans une moindre mesure égyptiens. Le financement avait été assuré par les banques étrangères à travers leurs succursales en Égypte ou par les banques privées des grandes sociétés concessionnaires de promotion foncière et immobilière (Maadi et Héliopolis). La bourgeoisie égyptienne (propriétaires

terriens, hommes d'affaires et commerçants) s'était investie dans le domaine immobilier parce qu'il n'avait pas existé d'autres opportunités d'investissement. Ses clients avaient été la bourgeoisie et la classe moyenne. Quant à la population à bas revenus, n'ayant pas d'accès au marché, elle s'était logée dans la vieille ville du Caire. Le surpeuplement et la taudification de la vieille ville auront marqué le début d'une crise de logement au Caire, qui n'aura fait que s'amplifier dans les périodes suivantes.

Prenant le pouvoir, le gouvernement révolutionnaire lança des programmes de développement économique et social qui touchent la situation décrite plus haut. Dans le domaine économique, dont le projet principal était l'industrialisation, il persuada la bourgeoisie égyptienne d'abandonner le secteur foncier et immobilier pour investir dans le secteur industriel. Ses principales actions entreprises entre 1952 et 1956 étaient, entre autres : la réforme agraire (ce qui devrait provoquer le transfert des activités économiques des propriétaires terriens, de l'exploitation des fellahs à l'industrie) ; la promulgation d'une série de lois abaissant les loyers (ce qui devrait décourager l'investissement privé dans le secteur immobilier) ; l'abolition du Waqf Ahli et la création du Ministère des Waqfs (ce qui devrait limiter le contrôle des biens fonciers par l'institution privée) ; la création d'un organisme chargé d'assister le mouvement des coopératives (du logement entre autres).

Dans le domaine social, dont la mission était l'amélioration des conditions de vie de la masse pauvre, le gouvernement prit en charge la production des logements sociaux. Des milliers de "logements populaires", groupés dans des ensembles d'immeubles dont le langage architectural, "moderne-fonctionnaliste", est décrit plus haut, furent construits dans des quartiers délabrés tels que Zenhom et Choubra. Les loyers étaient subventionnés par l'État. Quant à la classe moyenne, elle se procurait son logement dans le secteur privé, soit en location, soit en accession à la propriété à travers des coopératives de logement. Ces dernières, basées sur des syndicats professionnels, encouragées par l'État, proliféraient. De nombreux quartiers résidentiels, portant le nom des professions de leurs habitants, se construisirent : *Madinat El-Dhubat* (cité des officiers), *Madinat El-Quda* (cité des juges), *Madinat El-Muhandissine* (cité des ingénieurs), etc.

Mais toutes les mesures prises par le gouvernement citées plus haut n'ont pas trouvé de réactions attendues. La bourgeoisie égyptienne continuait à s'investir dans le secteur immobilier. En 1955, sur 45 millions de L.E. libérés de la terre (réforme agraire), 6 millions seulement venaient s'investir dans l'industrie. Le reste s'accumulait dans les immeubles. En 1956, les investissements dans ce secteur ont atteint 47,3 % de la totalité des investissements et 75,8 % du total des investissements privés.

L'Etat fut donc obligé d'y intervenir directement.

D'abord, timidement, il créa en 1957-1958 son propre organisme de secteur foncier et immobilier, *Nasr City Company (N.C.C.)*, pour la construction de la ville nouvelle du désert nord-est du Caire. Dans le domaine de la production du logement social, le *Ministry of Housing (M.O.H.)* réalisa des H.L.M. baptisés "logements populaires" dont nous avons parlé plus haut. A la suite de l'agression tripartite de 1956, plusieurs ensembles de la même nature furent réalisés dans la capitale et dans les villes sinistrées de la zone du Canal de Suez. Mais au total, entre 1952 et 1960, c'est le secteur privé qui prédominait dans ce secteur.

Puis, radicalement, il entama à partir de 1960 les grandes nationalisations. A la différence des nationalisations de 1956-1957 qui avaient concerné seules les sociétés étrangères, celles de 1960-1961 touchaient aussi les entreprises égyptiennes. Les secteurs de l'industrie, du transport, des finances, du commerce, de la banque, de la presse, du bâtiment et des travaux publics, ... furent nationalisés. Dans le domaine du logement, l'Etat adopta une politique dont le contenu et les conséquences sont résumés par Galila El Kadi. Citons-en des extraits librement¹ :

Premièrement, le gouvernement fixe, à partir de 1961, les loyers de logement. La valeur locative est calculé en fonction d'un taux de 5 % du prix du terrain et 8% des coûts de construction. Fixée une fois pour toute, elle n'est pas susceptible d'augmenter. Il crée en même temps des comités siégeant aux gouvernorats locaux pour veiller à l'application de cette loi. Cette politique est effective jusqu'en 1973. Elle eut deux conséquences. L'une est la perception illicite de pas de porte de la part des propriétaires atteignant dans certains cas quatre fois le prix de revient de l'unité. L'autre est l'investissement dans les appartements en condominium à partir de 1973 / 1974.

¹ ELKADI Galila (1987) : *L'urbanisation spontanée au Caire*, pp. 121-122.

Deuxièmement, pour résoudre le problème de l'augmentation des coûts de construction et afin de contourner le déficit commercial, l'État fixe le prix des quatre principaux matériaux de construction (ciment, bois, fer, verre) en dessous des prix pratiqués sur le marché international, tout en optant pour une politique de rationnement. Cette mesure développa un énorme marché noir dont les acteurs principaux furent les entreprises publiques.

Troisièmement, l'État prit en charge la production du logement social pour les populations à bas revenus, destiné en particulier aux ouvriers des deux pôles industriels créés au nord et au sud du Caire, aux sinistrés ayant perdu leur logement à la suite de son effondrement, et à la population évacuée de la vieille ville pour cause d'insalubrité. Le nombre d'unités produites est resté largement en dessous de la demande, et le népotisme régna pour l'attribution de ces unités, notamment dans les gouvernorats.

Quatrièmement, l'État ne délivre plus, dès 1963, de permis de construire au secteur privé. Il assure de cette façon l'affectation de tous les matériaux de construction à la réalisation du Haut-Barrage, à ses équipements collectifs qu'il planifie et à ses logements sociaux. Commence alors l'ère des pénuries et des déficits en matière de production du logement pour les classes sociales dans leur ensemble. Par conséquent, la plus grande partie des populations vivaient dans des logements de secteur "informel". Selon les études de Galila El-Kadi, sur 87 340 logements produits annuellement dans les années 60, la proportion des logements de secteur "informel" atteint 50 000 (57,2 %). Les autres sont construits par le secteur public, 13 940 (15,9 %), et le secteur privé, 23 340 (26,7 %)¹. À la différence des autres villes du Tiers-Monde dont les habitations des plus pauvres se construisent par la squatterisation des domaines publics, en Égypte elles passent par le lotissement des terres agricoles privés.

Une fois le terrain obtenu, deux types de constructions — et d'usages — ont cours. Ou bien, des structures assez importantes de trois à quatre étages construites par de petits entrepreneurs qui acquièrent d'une façon ou d'une autre les parcelles les plus importantes en bordure des voies principales lorsque le terrain est encore bon marché. Une fois que le lotissement connaît une certaine extension ils viabilisent sommairement et commencent à construire. Le contournement des lois sur le contrôle des loyers leur donne alors l'occasion de profits immédiats : ils peuvent recommencer l'opération ailleurs. Ou bien, des structures plus modestes de deux à trois étages. Elles sont initialement construites par des individus pour leur usage personnel,

¹ *ibid.*, p. 125.

mais elles sont souvent augmentées ensuite de pièces ou d'étages supplémentaires destinées à la location. Ici, c'est un maçon local qui entreprend les travaux, les briques sont achetées au fur et à mesure des liquidités et la couverture (l'élément le plus coûteux de l'opération avec l'achat du terrain) remise à plus tard. Ces habitations sont assez souvent raccordées à l'eau et à l'électricité, quasiment jamais au réseau public d'égouts. Leur financement est en général mixte : économies personnelles et emprunt auprès de propriétaires et d'entrepreneurs locaux¹.

Le phénomène de squatterisation des terrains de l'Etat existe aussi en Égypte, mais reste rare. Au Caire, on n'en connaît qu'un seul cas, celui sur le flanc du mont Moukattam, dont les habitations furent démolies et les habitants expulsés en 1966. Toutefois, la population exclue par le gouverneur du Caire est revenue sur le terrain à la suite des répressions successives et finit par se faire entendre par le Président de la République. C'est dans ce contexte que la première loi no. 29 de 1966 fut promulguée. Tous les lotissements illégaux existants, y compris cette zone, furent reconnus². Nous verrons plus loin que, contrairement à ce qui se passe au Caire, la squatterisation est un phénomène important à Ismaïlia. L'extension de la ville même est partiellement issue de squatterisation.

Avec l'ambiance de guerres entre 1967 et 1973, la situation empirait. La zone du Canal de Suez était vidée. Le Caire et quelques villes du Delta furent inondés des réfugiés de Port-Saïd, d'Ismaïlia et de Suez. La charge de l'Etat dans le domaine de logement était trop lourde. C'est à Sadate, comme nous verrons plus loin, de l'en débarrasser.

¹ DROSSO Ferial (1987) : "Politique de l'habitat et logement informel au Caire 1952-1981" in HAUMONT Nicole et MARIE Alain (1987) : *Politiques et pratiques urbaines dans les pays en voie de développement*. Tome 1, pp. 118-128.

² EL KADI Galila (1984) : "Le désengagement de l'Etat..." op. cit., p. 28.

2. *Ismailia*

Comment le transfert de pouvoir (gestion et occupation) de la ville d'*Ismailia*, des mains européennes (la Compagnie du Canal de Suez et l'Armée britannique) aux égyptiennes, due à la nationalisation de la Compagnie, ainsi que son développement par la suite, se manifestent dans la morphologie architecturale et urbaine et pourquoi ? Voilà la question qui nous interpelle depuis le chapitre précédent.

Notre étude sur le contexte historique et l'urbanisme en Égypte à l'époque nasserienne exposée dans le chapitre précédent nous permet de confirmer notre hypothèse posée dans notre exploration préliminaire : le régime de Nasser, depuis la nationalisation de la Compagnie (1956) jusqu'à la fin du règne (1970), n'a pas apporté à la ville d'*Ismailia* de changements considérables. La carte de la ville de l'époque nassérienne ne montre pas une transformation substantielle par rapport à celle de l'époque précédente. Les raisons principales sont au nombre de deux. D'une part, la force nationale a été concentrée dans la construction politique et économique du pays nouvellement indépendant dont le développement urbain constituait une activité plutôt accessoire que déterminante. C'est seulement à l'époque de Sadate, comme nous verrons dans le développement de la zone du Canal de Suez après la guerre de 1973, que le développement urbain deviendra une activité aussi déterminante que le développement économique. D'autre part, la tradition millénaire de centralisation de pouvoir politique et économique, ainsi que la croissance rapide et l'hyperconcentration des populations dans la capitale, ont amené le gouvernement à mettre en priorité le développement urbain au Caire plutôt qu'ailleurs.

Cette conclusion ne répond cependant que partiellement à la question posée plus haut, — la réponse ne porte que sur la seule partie concernant la morphologie urbaine, — car elle est basée sur des sources extérieures à la ville : contexte historique et survol planographique. Quant à la morphologie architecturale : les types, les langages formels et les raisons des bâtiments qui y restaient, changeaient, disparaissaient ou émergeaient, ainsi que l'ambiance de la ville, tout au long de la période nassérienne, nous restons ignorants. Il nous faut donc exploiter des sources intérieures à la ville, dont nous avons parlé au début du chapitre précédent. Le problème est que nos renseignements sur ces facteurs

restent, comme nous l'avons signalé précédemment, lacunaires. Notre description ne forme donc qu'une esquisse à partir de ce que nous savons.

a. Nationalisation et égyptianisation

Rappelons que la nationalisation de la Compagnie n'est pas un phénomène isolé, mais une manifestation momentanée, plutôt politico-économique que socio-culturelle, d'un mouvement plus long, plus large, plus profond de la société égyptienne, depuis du moins la fin du XIX^{ème} siècle (symbolisé par la révolte d'Orabi en 1882), vers la décolonisation, l'indépendance, l'autodétermination, l'autogestion, ... Le fond en est l'"égyptianisation", non seulement au sens d'un mouvement socio-politique dont le slogan est "L'Égypte pour les Égyptiens", mais plus profond encore, c'est une quête de soi, un processus sociologique marqué par la proportion de plus en plus importante des populations, des institutions et des expressions culturelles égyptiennes dans une Égypte dominée jusqu'à là par des éléments étrangers. C'est dans ce cadre également, dont l'impérialisme "occidental" et "chrétien" n'est pas innocent, que l'Égypte affirme son identité à travers l'"arabisation" (l'usage de plus en plus important de la langue arabe dans tous les domaines : administration, éducation, communication) et l'"islamisation" (la proportion de plus en plus élevée des populations, des institutions et des activités musulmanes, ainsi que des espaces et des constructions qui leur sont consacrés).

Dans le cas d'Ismaïlia, on a vu clairement que l'égyptianisation avait pris la route longtemps avant la nationalisation de la Compagnie. Elle se produisait, en fait, d'une façon progressive, depuis l'époque même des travaux de l'isthme. Sur le plan démographique, par exemple, la proportion des populations étrangères dans la ville d'Ismaïlia baissait progressivement, de 33,9 % en 1864 à 4,8 % en 1947. Mais ce mouvement n'est devenu éminent qu'après la Deuxième Guerre mondiale, ce qui correspond au phénomène de l'affaiblissement du pouvoir colonial et de l'émergence des nouveaux pays indépendants. On en voit des exemples : dans la création de la municipalité d'Ismaïlia à laquelle la Compagnie céda la gestion de la ville (1949), ce qui représente une "égyptianisation" politique; dans l'application d'une loi relative à l'emploi obligatoire de la langue arabe pour les plaques et les enseignes écrits jusqu'à là en français (1946-1947),

ce qui montre l'ampleur de l'"arabisation" ; dans la construction de la première mosquée dans le Quartier européen (mosquée Khalid bin Walid, construite vers 1948), ce qui manifeste le phénomène de l'"islamisation".

Ainsi, la nationalisation de la Compagnie ne changera pas la direction de ce mouvement fondamental ; au contraire, elle en fait partie, elle l'accélérera, à travers, d'abord, les conséquences directes de la nationalisation et, ensuite, la politique nassérienne de développement.

1). Nationalisation et ses conséquences

Événement décisif dans l'Histoire mondiale, la nationalisation de la Compagnie du Canal de Suez est un sujet bien connu dont de nombreuses études approfondies ont été publiées. Notons cependant que toutes ces études sont focalisées sur les aspects politiques. On en connaît les raisons et les effets, toujours politiques, en Egypte, et dans le monde entier. Toutefois, plusieurs aspects en restent inconnus. Les effets sociaux, économiques et culturels, par exemple, en sont moins étudiés, et encore moins dans la zone la plus affectée, celle du Canal de Suez elle-même où les populations étaient nées et avaient été élevées dans un cadre écologique, social, économique et culturel distinct due à la Compagnie, le fameux "Etat dans l'Etat", par rapport au reste de l'Egypte. C'est à ces derniers intérêts que nous consacrons ce chapitre. Notons cependant que, faute de recherches spécialisées, notamment en ce qui concerne les aspects économiques et anthropologiques, sur le terrain qui nous intéresse, notre description ne forme qu'un essai général.

a). Nationalisation vue d'Ismailia

Rappelons que la nationalisation de la Compagnie du Canal de Suez est déclarée par le Président Nasser dans son discours, radiodiffusé à l'occasion du quatrième anniversaire de l'expulsion du roi Farouk, le jeudi 26 juillet 1956, à partir de 19 heures, sur la place de la Libération (place Méhémet-Ali jadis), à Alexandrie. C'est au cours de ce discours que cinq commandos de l'Armée égyptienne prirent la possession des sièges et bureaux de la Compagnie au Caire, à Port-Saïd, à Ismailia, à Suez et à Port-Tewfik. L'histoire de cette prise de possession, dans le goût romanesque des "mille et une nuits", reste célèbre. Le scénario, approuvé par le Raïs juste la veille de sa mise en scène, est inventé par

l'un de ses proches, Mahmoud Younés, ingénieur travaillant dans l'armée. L'ordre de la prise de possession se trouve dans une partie du discours même où le Président raconta son entretien avec M. Black, le président de la Banque mondiale, à propos de la possibilité du financement du projet du Haut-Barrage d'Assouan. Sachant que la Banque mondiale dissimulait l'intérêt politique du Bloc-Ouest (nous sommes dans la guerre froide) qui voulait imposer ses lois sur l'Égypte, Nasser compara la situation où il se trouve avec celle du vice-roi Mohamed-Saïd Pacha face à Ferdinand de Lesseps un siècle avant. *« Et je regardais Blake¹ et je m'imaginai assis devant Ferdinand de Lesseps. Je me suis souvenu de ce que nous lisions autrefois. En 1854, Ferdinand de Lesseps est arrivé en Égypte, il est allé voir Mohammed Saïd Pacha, le khédive ; il est assis près de lui et a dit : "Nous voulons creuser le canal de Suez ; les profits que vous tirerez de ce projet grandiose seront sans limite. Le canal rapportera beaucoup à l'Égypte". J'ai alors expliqué à Blake que nous ne voulions pas revoir Cromer une deuxième fois venir nous gouverner. Les Égyptiens ont contracté dans le passé une dette avec intérêts qui a entraîné l'occupation de notre pays. Je vous prie donc de prendre ceci en considération, car nous sommes très sensibles au souvenir de Lesseps et de Cromer, nous sommes sensibles à l'occupation politique qui survient par l'intermédiaire de la domination économique... »².* C'est au moment où Nasser prononça le mot "Lesseps", répété à plusieurs reprises, vers 19 heures 40, que les commandos, guidés par la radio transistor, pénétrèrent brusquement dans les locaux de la Compagnie de diverses villes mentionnées plus haut et s'en emparèrent. A Ismaïlia, c'est le colonel Mahmoud Younés lui-même qui mena l'opération. Le Directeur administratif de la Compagnie, M. Ménessier, "invité" par le gouverneur d'Ismaïlia, apprit l'événement en écoutant le discours à la radio du gouvernorat. *« ... A l'instant où je vous parle, quelques-uns de vos frères, des fils de l'Égypte, prennent en main la gestion de la Compagnie du canal de Suez ; en cet instant, ils prennent possession de la Compagnie du canal... la Compagnie égyptienne du canal et non la compagnie étrangère du canal... Ils*

¹ Il s'agit de M. Eugène Black, le délégué de la Banque mondiale, mentionné précédemment. Voir les ouvrages de Mohamed Hassanein HEIKAL (1971/1972) : **Les documents du Caire** ; Jean LACOUTURE (1971) : **Nasser** ; Marc FERRO / LA DOCUMENTATION FRANCAISE (1986) : **1956 : la crise de Suez**. Nous le citons tel qu'il est écrit (faussement ?), "Blake", dans la transcription complète du discours de Nasser sur la nationalisation de la Compagnie par Paul BALTA et Claudine RULLEAU (1982) : **La vision nassérienne**.

² BALTA Paul et RULLEAU Claudine, op. cit., p. 86.

sont allés prendre possession de la Compagnie et de ses services, ils sont allés organiser la navigation dans le canal... le canal qui se trouve en terre d'Égypte, qui traverse la terre d'Égypte, qui est une partie de l'Égypte et une propriété de l'Égypte. Nous avons pris cette mesure pour compenser les spoliations du passé et pour élever un nouvel édifice de force et de dignité. Que Dieu vous guide vers le succès. Que sa paix soit sur vous »¹.

L'accueil égyptien fut un délire. Sur la place du rassemblement même, les assistants s'exploserent dans des hurlements d'acclamations, des accolades massives, des agitations joyeuses. Au Caire, l'approbation des populations fut totale. Partout, des cafés populaires aux salons bourgeois, de la bouche des wafdistes, des Frères musulmans, des communistes, des anciens propriétaires terriens, ... on entend le même éloge : « *Il a bien fait, il a "roulé" ceux qui voulaient l'abattre, c'est là un geste que la nation attendait depuis longtemps et qu'il faut soutenir* »².

Cette histoire de la prise de possession, trop dramatisée peut-être, ne constitue apparemment qu'une version de la réalité. Un pilote de la Compagnie, qui séjournait à Ismaïlia au moment de la nationalisation, nous raconte, par exemple, une version vraisemblablement plus réaliste :

Le 25 juillet 1956 fut, sur la zone du canal, une journée comme les autres. Vers 21 heures, le convoi du nord, venant de Port-Saïd, arrivait au lac Timsah et la relève des pilotes venait s'effectuer, comme d'habitude.

Vers 22 heures, les trois chefs de service de la compagnie qui résidaient à Ismaïlia sont alertés chez eux par un coup de téléphone. Un représentant du Gouverneur de la zone du canal les prévient d'avoir à se rendre d'urgence aux bureaux de la compagnie, où le Gouverneur doit les entretenir d'une chose urgente. Ils s'y rendent tous trois. Une animation inaccoutumée pour cette heure règne aux alentours des bureaux ; des policiers nombreux stationnent. Les chefs de service sont introduits dans un bureau et le Gouverneur de la zone du canal arrive quelque instants après. En peu de mots, il leur annonce le motif de cette convocation : le gouvernement égyptien nationalise la Compagnie du Canal de Suez à compter du 26 juillet 1956 à 0 heure. Les chefs de service demandent à se retirer. On leur annonce qu'ils doivent demeurer dans ce bureau.

L'encerclement des bâtiments de la compagnie a lieu et, quelques instants plus tard, des officiers et des policiers égyptiens font irruption. Les bureaux sont ouverts, les lumières allumées. Une fouille minutieuse des tiroirs commence. Elle s'accompagnera d'ailleurs de multiples larcins sur les objets personnels des employés. Les coffres sont également ouverts ; l'inventaire en est fait. Dans un coffre du secrétariat du service du transit, se trouvent des médailles d'argent frappées par la compagnie pour commémorer le

¹ BALTA, op. cit., pp. 88-91.

² LACOUTURE Jean et Simone (1962) : *L'Égypte en mouvement*, p. 455.

centenaire du début des travaux et qui sont destinées à des agents. Elles disparaissent.

Dans le même temps, une armée de policiers a fait irruption dans toutes les autres installations de la compagnie, à Ismaïlia, à Port-Saïd et à Port-Tewfik. Le central de transmission d'Ismaïlia est occupé ; les communications continuent, mais toutes sont écoutées dorénavant. Vers 1 heure du matin, les chefs de service sont libérés. Le chef du transit essaie vainement d'avoir la communication téléphonique avec le Caire pour établir la liaison avec l'agent supérieur de la compagnie. Celui-ci et son adjoint ont été de même arrêtés temporairement ; le siège de l'agence au Caire a été fouillé et les papiers emportés.

[...]

Le 26 juillet au matin, les bureaux des trois villes du canal sont ouverts à l'accoutumée. La nouvelle s'est répandue et tout le personnel est maintenant au courant. Tous, Européen et Égyptien, se rendent au travail. Une photographie du colonel Nasser a été placée au-dessus du porche d'entrée des bureaux administratifs d'Ismaïlia ; le service d'ordre est toujours aussi important. Parmi le personnel égyptien, tant des bureaux que des ateliers, la consternation semble régner. Quelques uns affichent cependant un enthousiasme, peut-être de commande. A Ismaïlia, les nombreux Égyptiens chargés de prendre la suite, ingénieurs, techniciens, officiers, n'ont pas quitté les bureaux. L'ingénieur Mahmoud Younes, administrateur-délégué par le gouvernement égyptien, s'est installé dans le bureau du chef de service des travaux et délibère. Une brigade d'acclamations et un nombre respectable de policiers en civil sont à la porte d'entrée et applaudissent vigoureusement toute arrivée des nouvelles autorités¹.

Si l'on en croit ce récit, la prise de possession avait commencé en fait le 25 juillet, et non le 26 juillet comme tout le monde le connaît. Ou alors le pilote se trompe de date ?

Une autre version rend l'histoire plus floue. Racontée oralement, par un Ismaïlien, elle constitue plutôt un fragment anecdotique peut-être qu'une véritable histoire. L'opération de la prise de possession ne s'est pas passée, selon cette anecdote, d'une façon aussi parfaite que ce que l'on connaît par la version officielle, mais avec un petit accident désagréable pour le côté égyptien. Il avait été prévu que l'action de Mahmoud Younes, chargé d'entrer le premier dans le bureau de la Direction de la Compagnie pour déclarer la prise de possession, serait combinée avec l'entrée des commandos armés. Au moment venu, il s'est trouvé seul devant le responsable de la Direction. Surpris par un Égyptien inconnu et imprévu, le Français l'interrogea avec mépris sur ce qu'il voulait. Le scénario cassé, l'acteur a bredouillé. « *Sortez !* », ordonna le Français. Embarrassé, le

¹ PARFOND Commandant (1957) : *Pilotes de Suez*, pp. 220-225.

colonel obéit. C'est seulement après sa sortie que les soldats sont entrés. Puis l'action se déroula normalement¹.

Quant à la réaction des Egyptiens d'Ismaïlia, nous ne la connaissons pas bien. Le pilote cité plus haut en révèle une animation. « *Cette nuit-là, j'étais dans ma chambre à la résidence. Vers 23 heures, j'entendis, semblant venir des rues avoisinantes, des clameurs et des hurrahs. De la fenêtre de ma chambre, j'apercevais seulement un petit secteur du Quai Méhémet Ali. Je vis des hommes passer par petits groupes. Des réunions politiques avaient eu lieu quelques jours auparavant et des orateurs étaient venus du Caire. Je pensai aussitôt à une manifestation de ce genre. Pendant une heure environ, le silence de la nuit fut troublé périodiquement par des cris. Malgré la chaleur, je fermai ma fenêtre et je m'endormis* »². Cette joie ne représente probablement pas tout le sentiment des Ismaïliens. De témoins nous disent que les Ismaïliens avaient une attitude réservée envers la nationalisation. L'anecdote citée plus haut révèle d'une façon subtile l'attitude distancée des Ismaïliens envers le régime nassérien. Cette attitude est due certainement à la particularité de la société d'Ismaïlia par rapport à celles de l'Égypte en général. Comme nous avons signalé précédemment, deux facteurs principaux l'avaient formée. Facteur géographique, d'abord : la position écartée d'Ismaïlia par rapport aux centres urbains traditionnels (le Caire et les villes du Delta) avait fait que la société d'Ismaïlia développe sa propre personnalité et ne partage pas les mêmes problèmes que ceux de l'Égypte en général. Facteur socio-économique, ensuite : les populations d'Ismaïlia avaient été formées par un cadre de vie cosmopolite, notamment euro-arabe. Tous les habitants de la ville d'Ismaïlia, enfants du pays ou immigrés, qui assistèrent à la nationalisation en 1956, avaient été les bénéficiaires, économiquement et culturellement, de la coexistence pacifique entre les Européens (Français, Grecs, Italiens, Anglais) et les Arabes (Égyptiens, Syriens, Soudanais, Libanais). Bien qu'au niveau international les Européens incarnassent le pouvoir colonial, au niveau local les Indigènes d'Ismaïlia n'avaient pas connu d'humiliation, de discrimination ni d'exploitation dont souffrait le peuple colonisé. La vie s'y était passé avec aisance, tous le monde avait gagné son mérite. La ville était suffisamment équipée en infrastructure (réseaux de voirie macadamisée,

¹ Entretien avec M. Isma'il FARRAG, 1992-1996.

² PARFOND, op. cit.

d'électricité, d'eau, d'égouts) et de services (social, médical, culturel, religieux, sportif). Nés et élevés dans un milieu spacieux, vert, ordonné, calme, tolérant, convivial, raffiné, propre moralement et physiquement, ... les Ismaïliens se méfiaient des Egyptiens des autres régions pour leur caractère bruyant, grossier, malhonnête, roublard, ... Le départ des Européens avait donc été ressenti comme une menace à la tranquillité, à la sérénité, à la stabilité et à la sécurité du cadre de vie dont ils avaient joui.

Or, depuis l'après-guerre de 1939-1945, et surtout après la guerre israélo-arabe de 1948, l'Égypte était agitée par la montée du nationalisme et du sentiment anti-colonial. Base militaire britannique, Ismaïlia n'en a pas été épargnée. De guérillas des Jeunes Egyptiens attaquaient fréquemment l'Armée britannique. Suite à la proclamation de Farouk comme Roi d'Égypte et de Soudan, et à la rupture de sa relation avec le Royaume-Uni en octobre 1951, des émeutes populaires anticolonialistes s'éclatèrent à Port-Saïd et Ismaïlia. Commencée par la manifestation des lycéens pour le départ de l'Armée britannique, celle d'Ismaïlia, le 16 octobre, fini par l'incendie du bureau de l'Armée britannique devant la gare de chemin de fer. Le 25 janvier 1952 se produisit la fameuse "bataille du Canal", le précédent de l'incendie du Caire, où de l'artillerie et des chars d'assaut britanniques écrasèrent la résistance de la Police égyptienne d'Ismaïlia pour son soutien présumé aux guérillas anti-britanniques ; 40 policiers égyptiens tués, 70 blessés. Après la Révolution, le régime nassérien ne laissait pas Ismaïlia tranquille. Echappé à l'attentat d'Alexandrie le 26 octobre 1954, Nasser fouilla Ismaïlia les jours suivants et enleva de centaines de membres des Frères Musulmans, l'organisation présumée coupable de l'attentat. Deux Ismaïliens furent pendus : Cheikh Mohammed Fergali et Yousof Tala'ah¹. Le traité d'évacuation de la Base militaire britannique signé le 19 octobre 1954, les officiers britanniques et leurs familles quittèrent leurs appartements dans la ville, les soldats leurs camps autour de la ville. Le 18 juin 1956, l'évacuation accomplie, Ismaïlia perdit 80 000 clients. Un grand nombre de la population d'Ismaïlia se trouva au chômage, des propriétaires immobiliers cessèrent de recevoir de loyers...

La nationalisation de la Compagnie du Canal ? Le départ des Français, des Grecs, des Italiens ? L'arrivée des Egyptiens du Caire et du Delta ? Pour les

¹ Entretien avec M. Mustafa Hussein Ali MEKKAWI, 1992-1996.

Ismaïliens enfants du pays, c'était une grande incertitude. Et une grande tristesse aussi, peut-être, surtout pour ceux qui avaient des rapports affectifs, dans la vie quotidienne, avec des Européens. Le récit suivant, écrit par notre pilote sur les moments de son départ définitif d'Ismaïlia, illustre bien ce sentiment.

A l'intérieur du petit parc de la résidence, j'ai aperçu un des "suffragi" ; c'est le nom que l'on donne ici aux serviteurs des maisons ; je le connais et j'ai pu l'apprécier au cours du séjour de plus d'un mois que j'ai fait dans cette maison des hôtes. Il est entré à la Compagnie il y a plus de trente ans. Son père y était lui-même ; alors que la route vers Port-Saïd n'était qu'une piste, il était chargé d'aller chercher le courrier. Au début, il y allait à dos de chameau ; plus tard, il utilisa une petite carriole tirée par un âne.

Je me souviens du premier jour où j'arrivai à Ismaïlia. On m'avait autorisé à utiliser une des chambres de la résidence. Dans la soirée, avant d'aller me coucher, je fumais une cigarette dans le jardin, et le suffragi était venu vers moi.

— Monsieur, avez-vous vu la chambre de Ferdinand de Lesseps ?

Je ne l'avais pas encore vue. Me précédant, il m'introduit dans un grand bureau, ouvrit une porte.

— C'est là, me dit-il, et dans sa voix perçait le respect pour celui qui demeurait à leurs yeux le "Grand Français".

Du chalet de Ferdinand de Lesseps on avait conservé l'aile qui abritait sa chambre. Chambre modeste, avec un lit de fer, un bureau, une table de toilette et deux chaises. Le lit portait encore la même couverture brûlée par le temps. Le papier du mur, déchiré par endroits, pendait ; sur le bureau, quelques vases, une Bible. Aux murs, un Christ brodé, des photos de famille... Et le suffragi me regardait, ne disant rien. Je restai là, plusieurs minutes, observant, imaginant le passage du créateur de la Compagnie.

Nous quittâmes la chambre ; je refermai la porte.

[...]

— Votre chambre est au-dessus de celle de M. de Lesseps, me dit le suffragi.

Pour m'y rendre je devais ainsi passer, chaque fois, dans un lieu plein de souvenirs. Dans la journée, le volet de la seule fenêtre qui s'y trouvait était toujours fermé. Les rayons du soleil, filtrés, apportaient une sorte de halo, et le silence rendait plus imposants encore ces quelques mètres carrés d'habitation.

Le car allait partir. Le suffragi était en face de moi, de l'autre côté de la rue. Je la franchis, m'approchai de lui, et j'aperçus de grosses larmes qui coulaient de ses yeux.

A travers la grille, je lui serrai la main.

— Au revoir, lui dis-je. J'espère te revoir un jour.

— Au revoir, monsieur, me répondit-il. Peut-être nous reverrons-nous, *Inch'Allah*...¹

b). Conséquences de la nationalisation

On connaît les suites de la nationalisation, notamment en ce qui concerne les aspects politiques et financiers, décrits dans tous les ouvrages sur les "affaires de

¹ PARFOND, op. cit., pp. 27-29.

Suez". Dégageons en quelques éléments qui donnent des effets directs sur la ville d'Ismaïlia.

Premier élément : la loi de nationalisation, citée par le président Nasser dans son discours le 26 juillet 1956.

Article 1er : Nationalisation de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez, société anonyme égyptienne, et transfert de tous ses biens et droits ainsi que de toutes ses obligations à l'Etat qui remplace tous les organismes et tous les comités assumant actuellement sa gestion. Les actionnaires et les porteurs de parts de fondateurs sont indemnisés aux taux de clôture de la Bourse des Valeurs de Paris au jour précédant l'entrée en vigueur de cette loi. L'indemnisation sera versée après la prise de possession par l'Etat de tous les biens de la Compagnie nationalisée.

Article 2 : Un organisme autonome doté de la personnalité morale et rattaché au ministère du Commerce assumera la direction du trafic du canal de Suez. La constitution de cet organisme et les indemnités de ses membres font l'objet d'une décision du président de la République. (...)

Article 3 : Les biens de la compagnie fondatrice et ses droits en République d'Egypte et à l'étranger sont consolidés et il est interdit aux banques et organismes et aux particuliers d'en disposer en aucune manière ou d'effectuer une dépense quelconque ou de satisfaire une réclamation ou de payer une somme due aux tiers sans décision de l'organisme prévu à l'article 2.

Article 4 : L'organisme conserve tous les fonctionnaires, employés et ouvriers actuellement en service, qui doivent continuer à assumer leurs tâches. Il leur est interdit de quitter un poste ou de l'abandonner en aucune manière et sous aucun prétexte, sans l'autorisation de l'organisme prévu à l'article 2. (...)¹

La conséquence principale de cette loi, résultat des négociations entre les parties en conflits, est que la Compagnie Financière de Suez (héritier de l'ancienne Compagnie) demeura propriétaire des biens et des investissements qui avaient appartenu à l'ancienne Compagnie à l'étranger et assumait les charges sociales qui la grevaient hors d'Egypte. Le gouvernement égyptien, de l'autre côté, devenu propriétaire des actifs de la Compagnie en Egypte, prit à sa charge ses obligations envers les tiers sur le territoire égyptien et accepta de payer à la Compagnie Financière de Suez la somme de 28 300 000 L.E.². Tous les biens fonciers et immobiliers de l'ancienne Compagnie à Ismaïlia sont devenus donc la propriété de l'Etat. Toutefois, le dualisme de gestion de la ville hérité de l'époque

¹ BALTA, op. cit., p. 89.

² Sur ce montant, 5 300 000 livres étaient déjà réglées par les sommes que la Compagnie encaissa, à titre de péages, dans ses bureaux de Londres et de Paris, durant les mois qui suivirent la nationalisation et précédèrent le blocus du Canal. Une annuité de 4 millions fut versée le 1er janvier 1959, une seconde annuité de 7 millions de livres le 1er janvier 1960. Le gouvernement égyptien doit encore verser 12 millions de livres, en 3 annuités de 4 millions, échéant les 1er janvier 1961, 1962 et 1963. Après quoi les actionnaires, porteurs de parts de fondateurs et de parts de la Société Civile, seront considérés comme indemnisés. Voir VAUCHER, op. cit., pp. 225-226.

précédente n'a pas tellement disparu. Il sera même compliqué, comme nous verrons plus loin, par l'élément de l'Armée égyptienne qui, comme la nouvelle Autorité du Canal de Suez avec l'ancienne Compagnie, occupera l'ancienne Base militaire britannique.

Deuxième élément : création d'*Al-Hay'at Al-Qanat Al-Suez (Suez Canal Authority / Autorité du Canal de Suez)*, organisme prévu à l'article 2 cité plus haut, remplaçant la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. A la tête, le Raïs en plaça l'auteur de la comédie de la prise de possession des bureaux de la Compagnie, l'ingénieur-officier Mahmoud Younés. La première tâche est de gérer le trafic du Canal. La nouvelle Autorité du Canal fut mise à l'épreuve.

Pour conduire les convois de bateaux à travers le Canal dans les périodes d'activités maximum, il fallait avoir environ 250 pilotes. Or, il n'y avait, en juillet 1956, que 205 dont 179 étaient Français et Anglais. Par la pression de deux côtés, leur propre gouvernement (qui craignait l'interruption du transit pétrolier) et le gouvernement égyptien (qui mettait le fusil derrière leur dos), ils continuaient à travailler sous la nouvelle Autorité. Mais, par le relâchement de la pression égyptienne (qui autorisa les employés de l'ancienne Compagnie d'en partir) et l'échec des négociations entre les gouvernements occidentaux et celui de l'Égypte, ils abandonnèrent en masse leur travail le 15 septembre. Un grand nombre de bateaux s'accumulèrent alors aux deux extrémités du Canal. L'ancienne Compagnie espérait ainsi l'échec de la direction égyptienne par manque de pilotes et de techniciens compétents, car M. Mahmoud Younés ne disposa plus que de 26 pilotes et de 30 apprentis-pilotes à l'entraînement. Mais, notons qu'au cours de derniers temps le gouvernement égyptien lança une campagne de recrutement de pilotes en promettant un bon traitement qui monte jusqu'à 1417 dollars américains par mois. La réponse : 233 pilotes postulèrent dont 16 américains. Le jour même du boycottage par des pilotes français et anglais mentionné plus haut, le Consul de Russie à Port-Saïd se présenta au bureau central d'Ismaïlia avec 15 pilotes russes prêts à entrer en fonction. Surexcités par le patriotisme, les pilotes égyptiens se révélèrent excellents. Mahmoud Younés lui-même descendit sur le terrain, surveillant le trafic jour et nuit, passant de Suez à Ismaïlia et à Port-Saïd, dormant sur des lits de camp quand le service lui laissa quelques heures de repos. Avec un effectif réduit, le successeur de la Compagnie prouva avec éclat sa capacité de gérer le Canal. Et bientôt arrivèrent des pilotes grecs, allemands, américains, indiens, scandinaves, yougoslaves. L'Autorité du Canal de Suez établit ainsi son autorité définitive¹.

L'arrangement pacifique ayant échoué, 628 employés de l'ancienne Compagnie, dont 343 Français et 138 Anglais, furent rapatriés. Bateaux et avions

¹ Voir BONIN Hubert (1987) : *Suez, du canal à la finance (1858-1987)* ; FERRO Marc / LA DOCUMENTATION FRANÇAISE (1986) : *1956 : la crise de Suez* ; LONGGOOD William F. (1957) : *Suez Story. Key to the Middle East* ; VAUCHER Georges (1960) : *Gamal Abdel Nasser et son équipe. Tome 2 : l'édification de la République Arabe Unie.*

embarquèrent précipitamment les 17 et 18 septembre toutes les familles européennes, laissant en Orient presque tous leurs biens mobiliers, emportant seulement en Occident leurs souvenirs sucrés de la vie au bord du Canal¹. On connaît la suite : "guerre de Suez" en terme occidental, "agression tripartite" en terme égyptien, dont nous parlerons plus loin, pendant laquelle le Canal était fermé au trafic. Après la réouverture du Canal, le 10 avril 1957, la tâche de l'Autorité du Canal devient plus lourde que celle de la Compagnie précédente car, maître unique du Canal, elle doit gérer depuis, non seulement les activités de l'ancienne Direction de la Compagnie en Egypte, mais aussi les fonctions de l'Administration Centrale qui avaient été effectuées jusqu'à la nationalisation à Paris. Le transfert de toutes ces fonctions et activités se passaient sans troubler le service du transit car, comme nous l'avons vu, l'égyptianisation de la Compagnie avait été commencée en fait avant la nationalisation 1956, notamment depuis l'après-guerre 1945. Rappelons que le premier pilote égyptien est embauché en 1945, le second en 1947. En 1956 les pilotes égyptiens représentent 18,5 % de l'effectif (205 personnes), aux côtés des Français 26 % et des Britanniques 30 %. La convention de mars 1949 arrange entre autres la question de représentation égyptienne dans la Compagnie. Au niveau de la gestion centrale, le Conseil d'Administration doit comporter, selon la convention, 2 membres égyptiens. Le recrutement du personnel doit se faire surtout (9/10 pour le personnel administratif, 4/5 pour les services techniques, 1/2 pour les pilotes) parmi les Egyptiens². Avec la nationalisation, les cadres égyptiens déjà installés dans la Compagnie continuent à travailler et en même temps entraînent leurs compatriotes dans les fonctions dont ils viennent de s'occuper.

La nationalisation et la création de l'Autorité du Canal ont ainsi deux conséquences sur la ville d'Ismaïlia. La première est d'ordre démographique. Notons que l'effectif de la Compagnie du Canal en juillet 1956 était de 5 229 (3 713 Egyptiens et 1 516 Etrangers) en Egypte et 284 à l'étranger (247 à Paris, 34 à Londres, 3 à New York)³. Rassemblant du moins un tel personnel en Egypte, la nouvelle Autorité augmente son effectif progressivement, jusqu'à son niveau

¹ Chiffres de BONIN, op. cit., p. 152.

² Chiffres de BONIN, op. cit., p. 141.

³ Chiffres de BONIN, op. cit., p. 170.

stable, d'environ 15 000 (7 000 à Ismaïlia, 6 000 à Port-Saïd, 2 000 à Suez)¹. La deuxième en est d'ordre institutionnel et se manifeste dans le partage de pouvoir sur les terrains de la ville. Le statut de l'Autorité du Canal évolue, d'un organisme attaché au Ministère de Commerce (Article 2 de loi de nationalisation cité plus haut), elle est devenue aujourd'hui une autorité autonome au même niveau qu'un ministère qui gère ses propres budgets, revenus et dépenses et dont le président est élu et responsable directement devant le président de la république. Avec le Gouvernorat (créé en 1959 ; auparavant la ville d'Ismaïlia constituait une municipalité créée en 1949 au sein du Gouvernorat de Charqiyya) et l'Armée égyptienne, comme nous l'avons vu dans notre exploration préliminaire, elle fait partie du "triumvirat" qui règne à Ismaïlia. A chacun son territoire : au Gouvernorat les anciens terrains du Domaine Commun et les nouvelles extensions de la ville ; à l'Armée les anciens camps militaires britanniques aux périphéries de la ville ; à l'Autorité du Canal les anciens terrains concédés par le Gouvernement Egyptien à la Compagnie qui comprennent toutes les berges du Canal (10 km de large de chaque côté en principe) et des enclaves dans la ville. L'Autorité a aussi, comme nous verrons plus loin, sa propre gestion du logement et son propre langage architectural.

Troisième élément : "guerre de Suez" ou "agression tripartite" mentionnée plus haut où l'Égypte fut agressée par Israël, la France et la Grande-Bretagne, qui durait officiellement du 29 octobre 1956 (première attaque israélienne) au 8 mars 1957 (dernière étape de retraits israéliennes). Port-Saïd fut bombardé et occupé par les agresseurs le 5 novembre (morts : 22 soldats anglais, 11 soldats français, 250 soldats égyptiens, 1 250-1 500 civils égyptiens)². Les populations d'Ismaïlia se préparèrent à la guerre. Entraînés par l'Armée égyptienne pendant environ un mois suivant la nationalisation, les volontaires pouvaient prendre une arme à feu librement dans de points stratégiques de la ville. Partout dans la ville les hommes portaient un casque et tenaient un fusil. Les avions franco-anglais survolaient la ville. Les maisons étaient couvertes d'hommes qui, restant sur les toits terrasses, levaient leurs armes vers le ciel. « *Le Premier Ministre britannique Eden ordonna au général Stockwell d'occuper Ismaïlia le jour même de la prise de Port-Saïd. Le général refusa. Il découvrit que pour entrer dans la ville sans résistance il*

¹ Entretien avec M. Adel ABDEL QADIR, service de personnel, Autorité du Canal de Suez, Ismaïlia, février 1992.

² Chiffres de FERRO, op. cit., p. 53.

*serait obligé de massacrer une centaine de milliers d'habitants par de bombardements massifs »*¹. Ismaïlia n'a pas été touchée par la guerre, mais y était impliquée. Dans le domaine du logement, elle bénéficiait de l'installation de la force de police internationale de l'ONU à Gaza et au Sinaï dont beaucoup amenèrent leurs familles et les domicilièrent à Ismaïlia. Les appartements de bonne qualité, vacants depuis le départ des Européens, étaient ainsi partiellement repris par de nouveaux étrangers avec le même niveau de loyer.

2). Politique nassérienne de développement

Après la nationalisation, c'est la politique nassérienne de développement qui jouait un rôle dans la formation de la société et de la ville d'Ismaïlia. Nous rappelons les deux épisodes principaux de l'époque nassérienne : lutte politique pour maintenir le pouvoir, notamment tout au long des années 50 ; tendance socialiste ("capitaliste d'Etat") de développement appuyé sur l'industrialisation, surtout après 1960.

Ainsi nous voyons que depuis la nationalisation jusqu'à la fin des années 50, l'ambiance de la ville d'Ismaïlia est dominée par des changements socio-politiques dont le but est de renforcer le régime révolutionnaire et de détruire les éléments anti-révolutionnaires dans la société. Nous ne connaissons pas de document qui montre d'une façon explicite le programme politique de Nasser sur Ismaïlia, mais faits et témoignages nous indiquent les efforts du régime pour atteindre le but mentionné ci-dessus.

Sur le plan politique, on assiste à l'établissement et au renforcement de pouvoir de l'Etat à travers, entre autres, la création de l'Autorité du Canal de Suez (1956) et le Gouvernorat d'Ismaïlia (1959). La première remplace, on le répète, la Compagnie du Canal de Suez qui n'avait pas de rapport structurel avec l'Etat égyptien. Au début, l'Autorité était attachée au Ministère de Commerce. Elle fut transformée ensuite en institution non-ministérielle. Cela signifie un changement de "patron", d'un ministre au président de la République. De même que le deuxième. Avant, la Municipalité d'Ismaïlia (créée en 1949) dépendait du Gouvernorat de Charkiyya. Après, le Gouvernorat d'Ismaïlia dépendait en direct du Président de la République.

¹ Entretien avec M. Mustafa Hussein Ali MEKKAWI, 1992-1996.

Sur le plan social, la période était marquée par la croissance et le changement des populations dont nous verrons plus loin les implications politiques. Comme dans le passé, la guerre provoque un changement de population à Ismaïlia. Nous avons vu les flux d'immigration vers Ismaïlia après la révolte d'Orabi, à la suite de la première guerre mondiale et pendant et après la deuxième guerre mondiale. On assiste au même phénomène à la suite de la "guerre de Suez". On en connaît la raison principale : nationalisation de la Compagnie. Les Européens sont partis. Les immigrés égyptiens sont entrés, plus nombreux que ceux qui sont partis, ainsi que nous l'avons vu plus haut : l'effectif de l'Autorité atteint un nombre stable d'environ 15 000, alors que celui de la Compagnie n'était que 5 229 au moment de la nationalisation. La raison en est que l'Autorité du Canal de Suez avait besoin plus de monde que l'ancienne Compagnie, car elle rassemble toutes les fonctions des bureaux de la Compagnie effectuées auparavant à Ismaïlia, à Paris, à Londres et à New York. Une autre raison en est peut-être, comme dans tous les pays nouvellement indépendants, le besoin de rassembler plus de monde dans la bureaucratie. Mais, le phénomène de croissance démographique à Ismaïlia ne se limite pas à la succession de l'Autorité du Canal à l'ancienne Compagnie. La population de la ville d'Ismaïlia passe de 68 229 en 1947 à 116 302 en 1960, ce qui veut dire que le taux annuel de croissance (5,4 %) est presque deux fois supérieur à celui de l'Égypte dans la même période (2,8 %). Cette supériorité de croissance est due sans doute, du moins en partie, à l'immigration de la période d'avant la nationalisation où l'Armée britannique constituait un grand réservoir d'emplois jusqu'à son départ en juin 1956. Les sources orales nous indiquent que l'immigration vers Ismaïlia, poussée depuis la deuxième guerre mondiale, continuait tout au long de la période suivant la guerre de Suez. A la différence de l'époque plus lointaine dont la plupart des immigrés sont venus de la Haute-Égypte et d'El-Ariche, dans la dernière période ils sont venus de la région de Charkiyya. De témoins nous racontent que quelque temps après la guerre de Suez les immigrés de Charkiyya venaient occuper toutes sortes d'emploi à Ismaïlia¹. Dans un bref délai ils dominaient dans le personnel de la Municipalité, puis du Gouvernorat (à partir de 1959), de l'Autorité du Canal de Suez, de la Société du chemin de fer, ... Pendant une certaine période, la ville d'Ismaïlia était envahie par des fellahin pauvres, en galabeyya, apportant leur provision, cherchant un

¹ Interview avec MM. Ismaïl FARRAG, Zein ABDEL WAHAB, Slimane ID, etc.

travail. Ils y venaient le samedi matin et retournaient à Charqiyya le jeudi soir par le train Zagazig-Ismaïlia. Ils se logeaient dans une *raba⁶a* (chambre à louer), logement traditionnel le moins cher à Ismaïlia (on le trouve aussi au Caire). La plupart y faisaient de petits commerces. Ils vendaient des produits alimentaires apportés de Charqiyya : du riz, du lait, du fromage, de la viande, des poulets, ... dans le marché, dans la rue, dans la gare, de maison à maison, ... ce qui nous rappelle leurs ancêtres qui avaient fait la même chose à l'époque des travaux de l'isthme. Ils apportaient en retour les poissons d'Ismaïlia à vendre à Charqiyya. La conséquence était fâcheuse pour les Ismaïliens. Leur commerce, déjà évanoui par le départ des étrangers, allait mourir par la conquête des nouveaux venus.

On peut penser que cette immigration est un phénomène démographique banal correspondant à la croissance rapide, à l'exode rural et à l'explosion urbaine qui se produisent en Egypte et dans les autres pays nouvellement indépendants depuis l'après-guerre. Certains témoins nous indiquent cependant qu'elle n'est pas indépendante de la lutte nassérienne pour le pouvoir. On a vu plus haut que les Ismaïliens formaient une communauté distincte, ayant une cohésion et une personnalité, par rapport à la société égyptienne en général. Ils avaient une attitude distanciée / réservée, pour des raisons que nous avons décrites, vis-à-vis du régime nassérien en général et de la nationalisation de la Compagnie en particulier. A cette attitude, déplaisante pour le régime, il faut ajouter qu'Ismaïlia avait été le refuge, due à son statut particulier (enclave européenne en Egypte), des animateurs de l'*Ikhwanoul Mouslimine* et du *Wafd*, les deux organisations opposantes au régime nassérien. Il y avait même une rumeur qui disait que la zone du Canal, dirigée par Mahmoud Younes qui avait réussi à gérer le Canal de Suez, voulait se séparer de l'Egypte en fondant une république. Tous ces symptômes ont été certainement ressentis comme une menace pour un régime qui cherchait le soutien unanime de toutes les populations. Nasser voulait donc briser, selon l'expression de certains Ismaïliens, la cohésion de la société d'Ismaïlia et empêcher les *ibn el-balad* (enfants du pays) d'Ismaïlia d'occuper les postes du pouvoir dans leur propre territoire. Très peu d'*ibn el-balad* d'Ismaïlia étaient pris dans le recrutement d'employés pour l'Autorité du Canal de Suez, pour le Gouvernorat et les autres services publics, à la suite de la guerre de Suez. La plupart en étaient, on l'a dit plus haut, des gens de Charqiyya. Pourquoi Charqiyya ? D'une part, c'est la région la plus proche d'Ismaïlia. D'autre part, les gens de

Charkiyya sont des fellahin fidèles à Gamal Abdel Nasser. Mahmoud Younes lui-même est d'origine de Charkiyya. Quant aux *ibn el-balad* d'Ismaïlia, ils ont perdu leur chance. Leur commerce était mourant, leurs appartements de bonne qualité étaient vides de locataire, leurs jeunes étaient au chômage. Ils sont devenus minoritaires dans leur propre ville. « *Ismaïlia était conquise par les "soldats de Charkiyya". Nous étions battus par des paysans sans culture* », dit amèrement un témoin, illustrant la situation d'Ismaïlia après la guerre de Suez.

Dans l'épisode nassérien suivant, celui des années 60, Ismaïlia avait connu une amélioration sociale et économique pour, du moins, trois raisons. La première concerne la question démographique. Politiquement troublée et économiquement épuisée depuis la guerre de Suez, Ismaïlia des années 60 n'était plus apparemment aussi intéressante qu'auparavant pour les immigrés. Sur le plan du nombre, la population augmente certes, de 116 302 en 1960 à 144 163 en 1966. Mais, sur le plan du taux annuel de croissance, elle baisse de 5,4 % en 1947-1960 à 3,2 % en 1960-1966. Il y avait encore une proportion d'immigrés, à côté de celle de nouveaux nés, dans cette croissance, mais très faible (22,2 %) par rapport à celle de l'entre-deux-guerres (72,8 %).

La deuxième raison, c'est le lancement du développement planifié dans toute l'Égypte. C'est l'application du premier plan quinquennal 1960-1965 qui consiste principalement en deux domaines de développement : social (éducation, santé, logement) et économique (industrie et agriculture). Quant aux projets physiques (construction), ils ne formaient pas un domaine autonome, mais suivaient, comme nous l'avons signalé, les besoins des deux domaines principaux mentionnés précédemment. Ainsi, dans le secteur de l'éducation, par exemple, la ville d'Ismaïlia connaît une croissance considérable du nombre d'écoles. Jusqu'au moment de la nationalisation de la Compagnie, la plupart des écoles y appartenaient aux institutions privées (écoles françaises, anglaises, italiennes et grecques). Le gouvernement égyptien n'avait que trois écoles : école primaire, collège et lycée. En 1965, le nombre d'écoles publiques atteint 69 consistant en 48 écoles primaires, 11 collèges, 3 lycées, 5 écoles professionnelles (industrie, agriculture, commerce) en deux niveaux (collège et lycée) et 2 écoles normales primaires (formation des enseignants de l'école primaire). A cela s'ajoute celui d'écoles privées qui augmente aussi jusqu'à 26 (17 écoles primaires, 8 collèges, 1

lycée)¹. C'est dans le cadre des projets sociaux également que la ville d'Ismaïlia fut dotée des hôpitaux et des logements sociaux.

Dans le domaine du développement économique, la ville d'Ismaïlia connaît des implantations industrielles : atelier de construction et de réparation des bateaux ; usine d'électricité ; assemblage d'appareils électroniques (télévision, transistors, ampoules) ; industries laitières (du lait, du beurre, du fromage) ; usine de glaçons, de boisson gazeuse, de coca-cola². C'est dans le même cadre que la ville d'Ismaïlia fut dotée par le gouvernement, comme nous verrons dans une partie ultérieure, de plusieurs constructions : édifices publics, logements sociaux, maisons de cultes, etc.

La troisième raison était la construction du haut barrage d'Assouan dont la première étape était réalisée de 1960 à 1964. Rappelons que depuis avant la Révolution, un ingénieur égyptien originaire d'Ismaïlia, Osmane Ahmed Osmane, avait créé une entreprise de construction devenue plus tard l'une des plus importantes au Moyen Orient : *El-Mouqawiloune El-Arabe* (*Arab Contractors / Entrepreneurs arabes*). Dans la construction du haut barrage, c'est à la firme d'Osmane que le président Nasser a confié la plus grande partie des travaux sous la direction des techniciens russes (environ 2 000 personnes)³. Comme à l'époque des travaux de l'isthme de Suez au milieu du siècle précédent, de dizaines de milliers d'Égyptiens, main-d'œuvre qualifiée et non qualifiée, étaient employés dans la construction du gigantesque barrage. Attaché à sa communauté d'origine, Osmane amena, selon des sources orales, des jeunes *ibn el-balad* d'Ismaïlia à Assouan. Ils rentraient de temps à autre à Ismaïlia avec de l'argent. C'est grâce à cet argent que le secteur privé a pu animer Ismaïlia avec quelques nouvelles constructions.

¹ AL-NABLAWI Aïda Fouad Abdel Fatah (1984) : *Al-Hayat Al-Ijtima'iyya fi Madinat Al-Isma'iliyya*, pp. 223-234 et 682-683.

² AL-NABLAWI, *ibid.*, pp. 288-296.

³ Voir par exemple VATIKIOTIS P.J. (1991) : *The History of Modern Egypte, from Muhammad Ali to Mubarak*, p. 398.

b. Evolution de la ville

Rappelons que l'urbanisme n'est pas à l'ordre du jour dans la politique nassérienne de développement. L'instauration du plan quinquennal pour toute l'Égypte à partir de 1960 n'est pas accompagnée de schémas directeurs de villes, sauf pour le Caire. Or, l'Égypte, comme les autres pays nouvellement décolonisés, connaît une explosion démographique urbaine. La production de logements par l'État n'était cependant pas suffisante pour abriter tout le monde. Les villes se développaient par conséquent selon deux modes de construction : pratiques populaires, d'un côté ; interventions publiques, de l'autre ; sans se baser sur une vision globale. De même qu'à Ismaïlia.

Considérons d'abord le facteur socio-économique pour mieux comprendre l'évolution physique.

1). Evolution socio-économique

Secouée par les conséquences de la nationalisation de la Compagnie du Canal et restructurée par la politique nassérienne de développement, la société de la ville d'Ismaïlia passe, sous le règne de Nasser, par deux changements structuraux : social et économique.

Sur le plan social, l'évolution de la ville était marquée par, d'une part, la croissance démographique rapide, toujours plus rapide que celle de l'Égypte en général. De 1947 à 1966 la population passe de 68 229 à 144 163 avec le taux annuel de croissance de 5,4 % en 1947-1960 et 3,2 % en 1960-1966.

D'autre part, cette croissance apporte aussi un phénomène d'égyptianisation et d'islamisation. Rappelons que la structure démographique de la ville d'Ismaïlia avait été caractérisée, vis-à-vis de celle de l'Égypte en général, par la supériorité des composantes étrangères et non-musulmanes. En 1947, la proportion des Étrangers était 0,7 % en Égypte et 4,8 % à Ismaïlia. En 1948, la composante musulmane de la population de la ville d'Ismaïlia ne formait que 86,4 % de la totalité. Les autres composantes étaient chrétienne (13,4 %), juive (0,1 %) et autre (0,1 %). Après la nationalisation de la Compagnie, le nombre des Étrangers y continuait de baisser, atteignant 2,6 % en 1960 (0,5 % en Égypte). La composante musulmane de la population montait jusqu'à 91,2 % en 1960 (92,6 % en Égypte). Avec les guerres israélo-arabes 1967-1973, la proportion des Étrangers sera

réduite jusqu'à 0,3 % en 1976 (la même que celle de l'Égypte), et celle des musulmans montera jusqu'à 94,8 % en 1976 (dépassant celle de l'Égypte, 93,8%). Autrement dit, la période de Nasser a transformé la société de la ville d'Ismaïlia, de sa structure particulière décrite plus haut à la même structure que celle de l'Égypte en général.

Les effets de cette transformation sur la qualité de vie en général sont apparemment paradoxaux. Certains aspects de la vie s'améliorent. Dans le domaine de l'éducation, par exemple, les programmes sociaux du régime nassérien ont permis la baisse de proportion de la population illettrée, de 47,8 % en 1948 à 30,9 % en 1960 (voir TABLEAU 15).

D'autres aspects montrent cependant le contraire. Sur le plan de la vie civique, par exemple, cette transformation est ressentie par les *awlad el-balad* d'Ismaïlia élevés à l'époque de la Compagnie comme une perte douloureuse ou, du moins, regrettable. Pour eux, la qualité de vie à Ismaïlia baisse depuis la nationalisation sur trois points. D'abord, avec l'augmentation de population, notamment par les vagues d'immigrés, l'intimité familiale, sociale et communautaire disparaît ; le caractère provincial de jadis cède à celui de grande ville où l'individu est devenu anonyme. « *Auparavant, il n'y avait que sept ou huit grandes familles : Zamlout, Abou Amine, El-Fiqi, 'Id, ... Tout le monde se connaissait. Lorsqu'on se croissait dans la rue, tout le monde se saluait, "Ya Ibrahim, ya Ahmed, ya Omar, ..."* Maintenant, personne ne se connaît »¹. Puis, avec le départ des Européens, non seulement disparaît l'une de sources économiques, mais aussi toute une ambiance cosmopolite et conviviale de la ville ; on n'apprend plus des bonnes choses de l'autre ; on est devenu moins respectueux à l'égard de l'autre et de soi-même. « *Nous vivions avec des étrangers, avec des langues et des cultures étrangères. Nous apprenions avec bonheur leurs habitudes : la façon de s'habiller, de manger, de se laver, ...; la politesse, l'ordre, la propreté, ...* »². Enfin, inondée par des immigrés d'origine paysanne, et sous la gestion du gouvernement égyptien, la ville n'est plus aussi bien entretenue que jadis : la propreté, l'ordre et la tranquillité ne sont plus à l'ordre du jour. « *S'il y a le choix entre Ismaïlia avec ou sans Européens, je choisis le premier, à condition qu'ils ne nous dominent pas*

¹ Entretien avec M. Slimane ZAMLOUT en 1992.

² *ibid.*

avec leur pouvoir politique. Nous avons besoin des Européens pour vivre d'une façon plus civilisée » dit l'un des notables d'Ismaïlia né dans les années 20¹.

Sur le plan économique, l'évolution de la ville était marquée par la diversification d'activités. Avant la nationalisation, les employeurs principaux de la ville étaient la Compagnie et l'Armée britannique. Les autres en étaient les sous-traitants ou les supports (commerce, construction, service, etc.). Après la nationalisation, notamment à partir 1960, l'Etat monta, comme nous l'avons signalé, plusieurs entreprises publiques : Compagnie Canal pour des Travaux portuaires ; Compagnie Timsah pour la Construction navale ; Compagnie Arabe pour la Radio, le Transistor, et les Appareils électroniques ; Compagnie Nasr pour les Appareil électriques et électroniques ; Compagnie Nasr pour la Boisson gazeuses et Coca-cola ; etc. Malheureusement nous ne connaissons pas de données qui nous permettent de comparer de façon quantitative la situation avant et après la nationalisation. Les sources orales nous donnent cependant une impression paradoxale. Pour l'ancienne bourgeoisie d'Ismaïlia, entrepreneurs, commerçants ou propriétaires terriens, la politique économique nassérienne leur avait provoqué une perte considérable. La réforme agraire a découragé les agriculteurs qui se spécialisent dans la bonification des terrains. *« Avant la réforme agraire, j'ai bonifié 200 feddans de terrains par an. Après, je n'en veux plus. Pourquoi continuer si les résultats de nos propres sueurs ne nous reviennent pas ? Si le peuple était libre, il aurait bonifié, parce que c'est pour lui-même. Il aurait travaillé dur sur sa propre terre, créé des jardins, des plantations, etc. La liberté est au-dessus de tout !* » dit un ancien grand agriculteur d'Ismaïlia². *« Gamal Abdel Nasser voulait que tout le monde soit pauvre !* » dit un autre notable, ancien commerçant cette fois-ci³. Pour les immigrés, trouvant le travail à l'Autorité du Canal ou au Gouvernorat, la nationalisation leur avait permis d'améliorer leur condition de vie. Mais, en général, la période nassérienne a été vécue par les *awlad el-balad* d'Ismaïlia comme une période sombre : période de grands changements, d'agitations, de guerres⁴. Sur le plan économique, on n'y voit pas se répéter le phénomène de l'entre-deux-guerres où des familles indigènes modestes, d'origine paysanne ou bédouine, avaient réussi, grâce à leur

¹ Entretien avec M. Ismaïl FARRAG en 1992.

² Entretien avec M. Slimane ZAMLOUT en 1992.

³ Entretien avec M. Zein ABDEL WAHAB en 1992.

⁴ Entretien avec M. Ismaïl FARRAG en 1992.

entreprise économique, à accéder au rang des notables (c'est-à-dire "aisés") de la société égyptienne d'Ismailia. La seule chance dont jouissent les jeunes d'Ismailia a été leur emploi dans les travaux du haut barrage d'Assouan dont nous avons parlé dans le chapitre précédent.

2). Evolution morphologique

a). Pratiques populaires

Nous entendons par "pratiques populaires" toutes les activités de construction, non seulement "informelle" et "traditionnelle", mais aussi "formelle" et "moderne", initiées et réalisées non par le Gouvernement, mais par la population.

Trois phénomènes marquent les pratiques populaires de développement urbain à Ismailia de l'époque nassérienne.

Densification des quartiers existants

Rappelons que la population de la ville d'Ismailia augmentait, de 68 229 en 1947 à 144 163 en 1966. Or, selon les cartes que nous connaissons, la disposition spatiale de la ville d'Ismailia n'a pas changé depuis 1955. Que s'est-il donc passé ? Le TABLEAU 27 suivant montre que dans tous les quartiers existants dans la ville d'Ismailia, le nombre d'habitants augmente.

TABLEAU 27 : Nom de quartiers et nombre de populations 1948, 1960, 1966

Quartiers et populations 1948		Quartiers et populations 1960 et 1966		
Nom de quartier	1948	Nom de quartier	1960	1966
Quartier européen (<i>Hay El-Afrang</i>)	5 071	Timsah	7 020	8 590
Quartier industriel	11 193	Mecca	13 370	14 680
Abbasa (<i>Hay El-Arabe</i>)	18 007	Abbasa	22 390	24 480
Araychia	32 567	Araychia	45 610	58 970
		Manchiet Chouhada	27 910	37 450
Total	66 838	Total	116 300	144 170

Source : AL-NABLAWI (1984) pour les données de 1948 ; CLIFFORD CULPIN AND PARTNERS (1976) pour celles de 1960 et 1966.

Or, tous les lotissements dans la partie planifiée de la ville (Timsah, Mecca, Abbasa, Araychia) ont été entièrement occupés depuis 1955 (PLAN 14). Tous les quartiers existants dans la ville subissent donc une densification.

Notons cependant deux remarques. D'une part, tous les quartiers ne subissent pas le même degré de densification. La population des trois premiers quartiers n'augmente pas beaucoup. Par contre, le nombre d'habitants de Araychia augmente considérablement. Pourquoi ? Nous y répondrons plus loin.

D'autre part, le nombre d'unités administratives augmente aussi, de 4 en 1948 à 5 en 1960. De plus, le nouveau quartier (Manchiet Chouhada) reçoit un grand nombre d'habitants. Qu'est que cela signifie ?

Croissance des habitations spontanées

Les réponses à ces deux questions se trouvent dans le deuxième phénomène que nous allons voir : celui de la croissance des habitations spontanées (appelées aussi "squatters", "illégal", "informelles").

Rappelons qu'en 1948, la ville d'Ismailia se composait de quatre unités administratives : Quartier européen (Hay El-Afrang), Quartier industriel / commercial (la partie ouest du Quartier européen), Quartier arabe (Hay El-Arabe) et Araychia dont nous avons vu les caractéristiques dans un chapitre précédent. En 1960, ces noms d'origine française ont été remplacés respectivement par ceux purement arabes : Timsah, Mecca, Abbasa et Araychia. Notons cependant qu'en dehors de ces quatre quartiers planifiés et gérés avant la nationalisation par la Compagnie, existait en fait un quartier non-planifié, construit par les habitants eux-mêmes, connu sous le nom de Araychiet 'Abid ou Araychiet Soudani dont l'Histoire remonte à l'époque de la construction du Canal d'Eau douce Ismailia-Port-Saïd à la fin du XIX^{ème} siècle. La Compagnie ne l'ignorait pas ; on l'a vu dans le plan de la ville d'Ismailia dressé par la Compagnie dans les années 40. Mais, comme nous l'avons vu plus haut, il ne figurait pas dans l'administration de la ville en 1948. La raison en est que, d'une part, la ville d'Ismailia était gérée jusqu'en 1949 (année de formation de la municipalité d'Ismailia) par la Compagnie ; d'autre part, le quartier se trouvait en dehors de la limite de la concession, donc en dehors de l'autorité de la Compagnie.

Quartier de squatters, il servait certainement à l'habitat bon marché pour les immigrés nouvellement arrivés. La plupart des habitations sont construites en terre selon la tradition paysanne, formant un tissu urbain dont la trame est irrégulière. Pendant la période de la fameuse bataille du Canal, à la veille de la Révolution 1952, il servit de base des guérillas égyptiennes contre la Base

militaire britannique. Envahi par les forces armées britanniques, il devint un lieu de la résistance égyptienne dont beaucoup sont morts. Après la Révolution, le quartier est nommé en 1954 par le Président Nasser "Manchiet Chouhada" (Source des martyrs). Il fait partie désormais de la ville d'Ismaïlia, tel que l'on voit dans la division administrative de 1948 et 1960 (TABLEAU 28).

TABLEAU 28 : Division administrative de la ville d'Ismaïlia en 1948 et 1960

1948		1960	
Unité administrative	Populations Habitations	Unité administrative	Populations Habitations
Quartier européen (Hay El-Afrang)	Majorité européenne (français, grecs, italiens)	Timsah	Egyptiens et Grecs
	- Villas avec jardins - Villas sans jardin - Maisons à balcon de bois		- ibid 1948
Quartier industriel	Mixte : européens, syriens, égyptiens, arméniens, etc.	Mecca	Egyptiens
	- Villas avec jardins - Villas sans jardin - Maisons à balcon de bois - Immeubles		- ibid 1948
Quartier arabe (Hay El-Arabe)	Majorité égyptienne	Abbasa	Egyptiens
	- Maisons sans jardin - Maisons à balcon de bois - Immeubles		- ibid 1948
Araychia	Majorité égyptienne	Araychia	Egyptiens
	- Immeubles - Maisons sans jardins - Maisons en terre et en pierre		- ibid 1948
		Manchiet Chouhada	Egyptiens - Maisons en pierre et en terre

En 1960 et 1966, Araychia et Manchiet Chouhada ont reçu le plus grand nombre d'habitants car, d'une part, ils se situent au bord de la ville, ce qui permet leur extension. Ainsi, en 1955 (PLAN 14) on voit déjà l'émergence des habitations spontanées au-dessus de Araychia. L'agglomération grandira considérablement à l'époque de Sadate sous le nom, d'abord, El-Hekr, puis le fameux Hay El-Salam. D'autre part, ils constituent, comme nous le voyons dans

le TABLEAU 28 ci-dessus, les quartiers les plus délabrés de la ville, ce qui les rend abordables pour les populations les plus pauvres.

A part les deux quartiers situés au bord nord de la ville, les agglomérations spontanées poussaient également au bord sud de la ville, dans les terrains situés au bord du Canal d'Eau douce et du lac Timsah nommés El-Bahtini, Abou Atwa, Néficha, etc. Nous y reviendrons dans un chapitre concernant l'habitation.

Construction des nouveaux *aimara* / *imara* (immeubles)

Le troisième phénomène ce sont les constructions de nouveaux *aimara* (immeubles d'appartements). Nous avons vu dans le chapitre précédent et signalé plus haut que les jeunes d'Ismaïlia ont été employés par Osmane Ahmed Osmane au début des années 60 dans les travaux du haut barrage d'Assouan. Nous n'avons pas de données exactes sur leur nombre et leur revenu. Quelques témoins nous disent qu'il y en avait des dizaines. A leur retour à Ismaïlia, certains d'eux ont investi leur épargne dans la construction du logement. Le type de bâtiment le plus adopté est *al-^cimara*, immeuble d'appartement de trois à quatre étages sans ascenseur, pour plusieurs raisons. D'abord, il contient plusieurs appartements, permettant à plusieurs foyers appartenant à la même famille de vivre sous le même toit, ce qui conforme à la tradition arabe. Ensuite, on peut louer aussi certains de ces appartements aux familles de l'extérieur, ce qui permet au propriétaire de gagner plus de revenus. Enfin, on peut utiliser le rez-de-chaussée comme une boutique, ce qui rend le bâtiment plus rentable encore. Quant à leur langage formel, ces immeubles n'échappent pas à l'esprit de l'époque : *moderne-fonctionnaliste*. Ainsi, nous trouvons dans l'ancien Quartier arabe des *imaras* de trois à quatre étages, la structure en béton armé, les murs en brique plâtrée, un balcon allongé à chaque étage, la façade lisse, presque sans décoration.

b). Interventions publiques

Nous entendons par "interventions publiques" les activités de développement de la ville initiées et réalisées par le Gouvernement.

Faisant partie de l'Égypte nouvellement libérée de l'occupation étrangère, ces activités montrent leur affinité avec ce que nous appelons l'urbanisme post-colonial tel qu'exposé dans un chapitre antérieur.

Opérations fragmentaires

Rappelons que l'urbanisme n'est pas une priorité dans le développement nassérien. Plusieurs facteurs poussent cependant le Gouvernement à intervenir au fur et à mesure dans le développement urbain.

Le premier facteur est d'ordre social, lié à l'explosion démographique et au programme du développement social. A Ismaïlia la population passe de 68 229 en 1947 à 144 163 en 1966. Le Gouvernement construit, de 1956 à 1966, une quarantaine d'écoles, un hôpital et une dizaine d'immeubles de logements sociaux. Les écoles sont distribuées dans tous les quartiers de la ville, l'hôpital à Araychia, tandis que les logements sociaux au bord nord de la ville.

Le deuxième facteur est d'ordre économique, lié au programme de l'industrialisation et au développement du Canal de Suez. Le premier se manifeste dans l'implantation des ateliers industriels dont nous avons parlé plus haut. Ils sont tous placés à la périphérie sud de la ville, au bord du lac Timsah et du Canal d'Eau douce. Nous n'en connaissons pas les raisons exactes, mais la nature de l'industrie nous permet de supposer que c'est le besoin en eau (du Canal d'Eau douce) et celui de disposer d'un lieu de déchet industriel (sur le lac Timsah) qui détermine cet emplacement. Quant au développement du Canal de Suez, l'Autorité du Canal construit plusieurs bâtiments : *Al-Irchade*, le nouveau siège administratif, une tour de douze étages au bord du lac Timsah ; des immeubles d'appartements pour les employés et les ouvriers de l'Autorité.

Le troisième facteur est d'ordre politique, lié à la légitimation et la glorification du pouvoir. On le voit dans le changement de toponymie de la ville et la construction d'édifices monumentaux : le Gouvernorat et la Mosquée d'Etat.

Nous en parlerons plus loin.

Appropriation symbolique

Remplaçant par la force le pouvoir occidental sur le Canal de Suez et sur ses villes, le régime nassérien s'installe en détruisant les symboles occidentaux et construisant de nouveaux symboles du nationalisme républicain. La destruction et la construction de symboles se produisent aux trois niveaux : celui du décor, celui de la toponymie et celui des monuments (statue ou édifice).

La destruction la plus spectaculaire s'est produite au niveau des monuments, c'est le dynamitage de la statue de Ferdinand de Lesseps à Port-Saïd. A Ismaïlia,

la destruction de symboles se produit seulement au niveau du décor et de la toponymie. Pourtant, nous l'avons vu dans un chapitre antérieur, il y a un grand monument symbolisant la présence occidentale à Ismaïlia, celui de la "Défense du Canal". Dressés sur la colline Gebel Meryame au sud de la ville, les deux pylônes de 40 m de hauteur dominent la vue du Canal de Suez à Ismaïlia. Mais, ce monument n'a pas été détruit par le régime nassérien. La raison principale en est probablement qu'il ne représente pas une personnalité ou un autre symbole de pouvoir occidental de façon perceptible. Cela explique aussi probablement, du moins partiellement, pourquoi le régime nationaliste-révolutionnaire ne détruit pas non plus les édifices hérités de la Compagnie tels que le chalet de Ferdinand de Lesseps, l'ancien bâtiment de la Direction générale, l'Eglise catholique, les villas des employés de la Compagnie, etc. Il y a de raisons pratiques et économiques certainement, car cela coûtera très cher de les détruire et de les reconstruire. On peut y voir aussi de raisons symboliques : c'est le prestige de conserver des édifices ou d'habiter des maisons de l'ancien maître.

Au niveau du décor, le nouveau pouvoir enlève, — nous ignorons s'il détruit aussi, — tous les bustes de personnalités illustres de la Compagnie (Comte Sala, Jules Guichard, Prince Auguste d'Arenberg, Voisin-Bey, ...) dressés au cours de son Histoire dans les jardins publics, dans les cours et à l'intérieur de l'édifice de la Direction générale de la Compagnie à Ismaïlia.

Tandis qu'au niveau de la toponymie, le régime révolutionnaire change tous les noms de places et de rues, non seulement ceux qui représentent l'Occident, mais aussi ceux attachés à l'ancien régime (la dynastie de Méhémet-Ali). Notons cependant que des changements de toponymie de tendance nationaliste se produisaient déjà, en fait, depuis les années 20, probablement dès la déclaration britannique de l'indépendance d'Égypte en 1922. Mais ce nationalisme égyptien était attaché à l'ancien régime. Ce n'est qu'à partir de 1954 que ce nationalisme "royaliste" et "libéral" est remplacé par le nationalisme "républicain" et "révolutionnaire". Ainsi, nous voyons que *la Place Champollion* est devenue d'abord *la Place El-Emira Ferial* dans le plan de 1945, puis *la Place El-Goumhouriyya* dans le plan de 1955 ; tandis que *l'Avenue Victoria* est devenue *l'Avenue Fouad* dans le plan de 1930, puis *l'Avenue El-Goumhouriyya* dans le plan de 1955. Dans le TABLEAU 29 suivant, nous en donnons quelques exemples de plus.

TABLEAU 29 : Changements de toponymie dans la ville d'Ismaïlia (non exhaustif)

Noms avant 1930	Noms dans le plan de 1930	Noms dans le plan de 1955
Place Leibnitz	Place Thewfik	Place Mustafa Kamil
Place Champollion (à 1945)	Place El-Emira Ferial (de 1945)	Place <i>El-Goumhouriyya</i> (de la République)
Place Mohamed Ali	Place Mohamed Ali	Place Mohamed Ali (plus tard : Place Daqhiliyya)
Quai Méhémet-Ali	Quai Mohamed Ali	Quai Mohamed Ali (plus tard : Rue Salah Salem)
Avenue de l'Impératrice (avant : Avenue Victoria)	Avenue Orabi	Avenue Orabi
Avenue Cléopâtre (avant : Avenue Victoria)	Avenue Fouad	Avenue <i>El-Goumhouriyya</i> (de la République)
Avenue François-Joseph (avant : Avenue de l'Impératrice)	Avenue Sultan Hussein	Avenue <i>El-Thawra</i> (de la Révolution)
Rue de la Haye (à 1945) (avant : Avenue Isabelle)	Rue Abbas Halim (de 1949)	Rue Omar ibn El-Khattab
Rue Negrelli	Rue Farouk	Rue <i>El-Geiche</i> (de l'Armée)
Rue Jomard (à 1937)	Rue Mustafa Nahas Pacha (1938-1945) Rue Saad Zaghloul Pacha	Rue Saad Zaghloul
Rue Lieussou (à 1945)	Rue Malika Nazli (de 1945)	Rue <i>El-Tahrir</i> (de la Libération)
Rue Lepère (à 1945)	Rue Emira Faouzia	Rue <i>El-Horeyya</i> (de la Liberté)
Rue de Calais	Rue Nubar Pacha	Rue Mohamed Farid

Source : CUCMS et CCIT : Plans de la ville d'Ismaïlia de 1930 à 1955.

La construction des nouveaux symboles est réalisée notamment à travers des édifices publics sur des lieux stratégiques. Rappelons que le successeur du pouvoir colonial veut montrer, d'un côté, son appartenance au monde moderne et, de l'autre, son identité nationale. Le premier côté se réfère au langage universel, celui de la science, de l'industrie, de la technologie. Dans le domaine de l'architecture il se manifeste dans le langage *moderne-fonctionnaliste*. Le deuxième côté correspond au langage particulier, local, ethnique, national. Pour l'Égypte, il fait partie du processus de *l'égyptianisation* dont *l'arabisation* et *l'islamisation* constituent les éléments principaux. Nous connaissons trois exemples qui montrent parfaitement cette tendance.

Le premier est *Al-Irchade*, le nouveau siège central de l'administration de l'Autorité du Canal de Suez. Remplaçant le bâtiment de la Direction générale de la Compagnie nationalisée situé dans la rue Salah Salem (le Quai Méhémet-Ali jadis), il est impressionnant par sa grandeur et son emplacement. Une tour de

bureaux en douze étages, il domine la vue du lac Timsah. Son langage formel, *moderne-fonctionnaliste*, soutient parfaitement les deux fonctions de l'édifice : fonction physique (bureau de service international) et fonction symbolique (appartenance de l'Égypte au monde moderne). A cela s'ajoute un autre symbole : l'édifice est inauguré le 26 juillet 1961, la date du cinquième anniversaire de la nationalisation de la Compagnie, la date du retour de la Compagnie à son propriétaire originel, un retour que les Égyptiens devaient payer avec leur sang, donc la date de victoire. Autrement dit, l'édifice *Al-Irchade* est aussi un monument commémoratif de la victoire.

Le deuxième exemple est *Al-Mouhafiza*, le Gouvernorat, grand édifice dressé au bord de la rue Salah Salem dans la partie-est de la ville (le Quartier grec autrefois). Nous ne savons pas la date exacte de sa construction, mais elle se situe certainement autour de 1959, date de création du Gouvernorat d'Ismaïlia (avant, Ismaïlia était une municipalité dépendant du Gouvernorat de Charkiyya). La façade de l'édifice, composée d'une galerie d'arcades, montre son appartenance au langage *arabisant*. Il affirme donc l'attachement de l'Égypte au monde arabe (rappelons que c'est l'époque du nationalisme arabe).

Le troisième exemple est *Al-Gama' Al-Isma'illiy*, la plus grande mosquée à l'époque, construite par l'État en 1961-1963. Son emplacement et sa grandeur sont remarquables. Rappelons que la ville d'Ismaïlia n'avait pas, avant cette date, une grande mosquée centrale ni monumentale. Il y avait plusieurs mosquées, mais toutes étaient petites et leur emplacement était périphérique par rapport au centre-ville. L'église catholique (près de la Place Champollion devenue Place El-Gomhoreyya) et l'église grecque (près de la Place Leibnitz devenue Place Mustafa Kamil) étaient plus centrales et plus monumentales. Il y avait donc un manque pour une ville en plein d'égyptianisation, d'arabisation et d'islamisation. Il fallait certainement une mosquée, centrale et monumentale. Mais où ?

Rappelons aussi que la ville d'Ismaïlia a été aménagée au début selon un modèle que nous appelons "module" (un carré centré autour d'une place carrée centrale). Jusqu'à la première guerre mondiale, il n'y avait que deux modules, l'un autour de la Place Champollion, l'autre de la Place Leibnitz. Après la guerre, la ville a été étendue vers le nord par l'installation d'un troisième module dont la place centrale s'appelait Mohamed Ali (plus tard : Place Daqhiliyya). Elle est devenue le nouveau centre, du moins sur le plan géographique sinon culturel, de

la ville, plus centrale que les deux places créées précédemment. Or, il n'y avait rien de puissant sur cette place. Et on avait besoin d'une mosquée centrale et monumentale. Ainsi, les deux intérêts se sont rencontrés. C'est là que le régime nassérien a enfin implanté sa mosquée. Dressée au centre de la place, dotée d'un minaret d'environ 45 m de hauteur, formée par un langage architectural *arabisant-islamisant*, animée des cérémonies religieuses et officielles, elle exprime parfaitement la rencontre entre le besoin d'un peuple et la volonté d'un pouvoir.

Prédominance du langage moderne-fonctionnaliste

Le langage architectural *arabisant-islamisant* continuait à être pratiqué, nous l'avons montré plus haut. Mais, il ne s'appliquait en fait que dans les mosquées ou les édifices chargés de mission de l'islam. En dehors de ces deux catégories, c'est le langage formel *moderne-fonctionnaliste* qui domine le développement urbain réalisé par le gouvernement, aussi bien au niveau de l'aménagement que du bâti. Au niveau du bâti, nous le trouvons par exemple dans la Banque Nasr (dans la rue El-Thawra) et l'Ecole Amoune (appartenant à l'Autorité du Canal, située dans le Quartier des villas). Tandis qu'au niveau de l'aménagement, nous le voyons clairement dans tous les quartiers, des logements sociaux aménagés selon le *modèle fonctionnaliste* : immeubles d'appartements, composés en rangs parallèles réguliers sur un vaste espace. Nous les trouvons à Araychia, dans la partie nord (habitations de l'Autorité du Canal) et ouest (logements populaires).

Politique interventionniste de logement

Intégrée complètement à l'Etat égyptien, Ismaïlia n'échappe plus, dans le domaine du logement, à la politique interventionniste de l'Etat exposée dans le chapitre précédent. Par conséquent, la situation du logement à Ismaïlia de l'époque nassérienne se manifeste comme le suivant :

— La baisse de revenus des populations (phénomène général en Egypte des années 60), la pénurie des matériaux de construction (monopolisés par l'Etat), la difficulté d'obtenir le permis de construire, l'absence de crédit de logement, ... ont fait que l'investissement privé dans la construction de logements "formels" baissait considérablement¹. Il a augmenté un petit peu à un certain moment, grâce,

¹ CLIFFORD CULPIN AND PARTNERS (1976) : *Ismaïlia Master Plan. Vol. 8, Housing.*

comme nous l'avons dit, au revenu des travaux du haut barrage d'Assouan. Mais la plupart du temps, il n'y avait presque pas de construction privée à Ismaïlia de l'époque nassérienne.

— Le gouvernement s'engageait directement dans la construction des logements sociaux. En 1964, par exemple, le gouvernement a construit 36 immeubles d'appartements sur un terrain vacant à Manchiet Chouhada¹. La provision de l'État était cependant insuffisante par rapport au besoin des populations.

— La population qui n'avait pas d'accès aux logements "formels" se logeait dans des logements "informels" : soit en louant un *raba^ca* (pièce de location dans une maison) d'une maison subdivisée ; soit en construisant une habitation "spontanée" sur un terrain squattérisé. A la différence du Caire, il y a suffisamment de terrain à squattériser à Ismaïlia, notamment dans le désert nord de la ville, près du Canal d'Eau douce Ismaïlia-Port-Saïd. Dans les années 1950 le régime nassérien y procédait souvent à la chasse des squatters, mais ces derniers y sont revenus et de plus en plus nombreux. A la fin, on a établi un système d'occupation légale qui s'appelle *hekr* (crédit-bail). Ainsi, un squatter peut avoir un terrain qu'il a squattérisé en payant le *hekr* à un agent du gouvernement ou à un propriétaire (lui-même est un squatter plus ancien). Le phénomène s'étant généralisé, le quartier spontané est connu sous le nom d'*El-Hekr*. Avec le changement de politique du logement à l'époque de Sadate, le quartier sera légalisé, rationalisé, amélioré, assaini et baptisé *Hay El-Salam* (Quarter de la paix). Nous en reparlerons plus longuement dans la partie consacrée à l'habitation.

¹ GOUVERNORAT D'ISMAILIA (1964) : *Al-Qanat* (hebdomadaire en arabe), no. 186, le 6 septembre 1964.

IX. DEVELOPPEMENT (1975-1993)

On a vu plus haut que la période allant de 1956 (l'année de la nationalisation de la Compagnie du Canal) à 1975 (l'année de la réouverture du Canal de Suez après avoir été fermé pendant la période d'hostilité israélo-égyptienne de 1967-1973) marque l'intégration d'Ismaïlia et des autres villes du Canal — enclaves européennes auparavant sur la terre d'Égypte qui avaient leur propre système de gestion — à l'ensemble d'Égypte, non de n'importe quelle Égypte, mais celle de l'"ère nasserienne"¹. Or, vers 1970, plusieurs événements historiques — locaux, régionaux ou mondiaux — semblent préparer une "ère nouvelle" dans l'Histoire générale du monde, celle du "triomphe de l'Ouest" que l'on verra clairement vingt ans plus tard dans la liquidation de l'Empire soviétique, mais que l'on voit déjà l'anticipation dans divers pays : la chute de Soekarno en Indonésie, la mort de Nasser en Égypte, l'assassinat d'Allende à Chili, ... La question est de savoir quelle est la place d'Ismaïlia, c'est-à-dire la ville et ses architectures, dans ce nouveau contexte ? Dans quel sens Ismaïlia joint au phénomène général de son contexte — architecture et urbanisme du Monde arabe, du Monde musulman, des pays "du Sud", "en voie de développement" ou "du Tiers Monde" — et dans quelle mesure constitue-t-elle un phénomène particulier ?

Pour essayer de répondre à ces questions, nous verrons tout d'abord le phénomène général de la ville et de la société dans les pays que l'on appelle "du Tiers-Monde" ou "du Sud", et que nous appelons aussi au fur et à mesure "en voie de modernisation"² desquels l'Égypte fait partie, dans la période indiquée plus haut. Nous focaliserons ensuite notre regard vers les transformations urbaines — architecturales et sociales — d'Ismaïlia. Nous terminerons enfin par une conclusion en mettant en place le phénomène d'Ismaïlia dans le phénomène plus général évoqué précédemment.

¹ Terme emprunté à AMIN Samir (1976) : **La nation arabe**.

² Sur l'évolution de la terminologie du Tiers Monde, voir, par exemple, JOUVE Edmond (1990) : **Le Tiers Monde** ; BAIROCH Paul (1992) : **Le Tiers-Monde dans l'impasse** ; LES DOSSIERS DE L'ÉTAT DU MONDE (1996) : **La fin du tiers monde ?** Sur la raison du terme "en voie de modernisation", voir la problématique de cette étude dans le chapitre introductif.

1. Ville et société dans les pays "en voie de modernisation" et en Égypte

Après la fièvre de la "révolution nationale" — la décolonisation et la construction de l'État-nation — qui remplit toute une période des années 50 et 60, la plupart des pays du Tiers Monde changent d'orientation politique vers le "développement économique" qui signifie, en fait, l'adhésion à l'"économie de marché" ou "capitaliste", appuyée sur les aides financières des institutions internationales, surtout la Banque mondiale et le Fonds monétaire international, et les investissements des capitaux des pays riches, notamment européens, américains, et du Japon. La "mondialisation" est la conséquence logique de cette "œcuménisme capitaliste" qui se transforme bientôt, avec la révolution de la technologie, notamment celle de la communication, en "globalisation" qui implique tous les domaines. Quels sont les effets de cette "globalisation" dans le domaine de l'urbanisme en général et de l'habitat en particulier dans le Tiers Monde et en Égypte ? Existe-t-il des initiatives, des propositions ou des mouvements qui viennent de l'"intérieur" de chaque pays ou de chaque unité culturelle, comme contrepartie ou complément de la globalisation qui vient de l'"extérieur" ?

Nous allons essayer de répondre à ces questions en regardant d'abord la nature du changement, de la "révolution nationale" à la "globalisation". Nous allons voir, ensuite, comment cette tendance s'impose dans le domaine de l'urbanisme et du logement. Nous terminerons cette partie, enfin, en focalisant notre étude sur l'Égypte.

a. De la "révolution nationale" à la "globalisation"

A la charnière des décennies 1960-1970 le monde est secoué par plusieurs vagues d'événements venant de diverses parties du globe, accompagnées des violences d'une vaste échelle. Voyons, par exemple, en Asie du Sud-Est : alors que les guerres du Vietnam se sont poursuivies, le communisme montant en Indonésie fut détruit complètement, avec plus de cinq cent mille personnes tuées au cours des années 1965-1967, suivi par la création de l'ASEAN (*Association of*

South-East Asian Nations) qui constitue une vaste région "anticommuniste". La Chine réalisa sa Révolution culturelle atroce en 1968, l'Inde et le Pakistan se firent la guerre et le Bangladesh en sortit indépendant en 1971. Au Moyen-Orient, cependant, les Arabes furent battus par les Israéliens en 1967, tandis que l'Europe prospère et tranquille fut réveillée par la Révolution de Mai 1968. En Amérique du Sud pendant ce temps se déroula en 1967 la Conférence des Trois Continents réunissant 500 délégués des mouvements révolutionnaires d'Afrique, d'Asie et d'Amérique latine — l'élargissement de mouvement de Bandoung — à Cuba, mais le héros révolutionnaire des jeunes "tiers-mondistes", "Che" Guevara est mort dans la même année. En 1970, le socialiste Allende fut élu président du Chili, mais trois ans plus tard il est assassiné et le général Pinochet prit le pouvoir. Dans la même année, au Moyen-Orient les Égyptiens ripostèrent aux Juifs en brisant les lignes de défenses israéliennes le long du Canal de Suez et aux guerres de munitions succéderont les guerres de pierres des Palestiniens contre les Israéliens et celles du pétrole arabe contre l'Occident qui entraînent la récession économique mondiale...

Après cette ouverture violente, les changements qui se poursuivent depuis la fin des années 1970 jusqu'à nos jours sont moins denses, il est vrai, mais non moins spectaculaires. On connaît, par exemple, la "Révolution islamique" iranienne qui, en 1979, déclencha tout un mouvement social et politique de revendication islamique dans tous les territoires du Monde musulman et, dans la même année, l'invasion de l'Union soviétique en Afghanistan qui fit naître ces fameux combattants "afghans" venant de divers pays musulmans. On connaît les guerres irako-iraniennes, les guerres civiles libanaises, l'assassinat du Président Sadate, l'assassinat de Mgr l'archevêque Oscar Romero à San Salvador et les guerres civiles en Amérique du Sud, la tragédie de Tian-an-men, la démolition du mur de Berlin, l'effondrement des régimes communistes en Europe de l'Est, les guerres civiles en ex-Yougoslavie, la liquidation de l'Empire soviétique... etc. que nous n'avons pas besoin de développer ici. Dégageons seulement des phénomènes communs. Il y en a trois, qui, pensons-nous, auront eu des conséquences dans le développement de la ville dans les pays en voie de modernisation.

Le premier est le changement de direction des gouvernements dans beaucoup de pays en voie de modernisation. La décolonisation revendiquée à Bandoung en 1955 étant achevée, les gouvernements des nouveaux États indépendants, —

épuisés par les mouvements "révolutionnaires" et les querelles idéologiques internes au cours de la construction de l'État-nation, frappés par la dégradation économique et la persistance de la misère dans le pays —, changent leur orientation : d'un objectif "politique" à un objectif "économique", d'une "revendication révolutionnaire" à une "restauration de stabilité et de sécurité nationale", d'un "militantisme anti-impérialiste" à un "pragmatisme économique", d'un "internationalisme tiers-mondiste" à un "nationalisme développementaliste", d'un "rêve socialiste" à une "réalité capitaliste". Le marxisme et les idéologies qui en sont dérivées : socialisme, communisme, léninisme, maoïsme, ... sont explicitement ou implicitement abandonnés, d'une manière brutale (comme en Indonésie) ou douce (comme en Égypte), au profit d'un système économique "capitaliste" ou, du moins, soi-disant "mixte" (combinaison de "capitalisme" et de "socialisme"). Dans ce contexte, la mort dans la même année, 1970, de l'Indonésien Soekarno et de l'Égyptien Nasser — les deux étant leaders des mouvements afro-asiatique et non-aligné dont nous avons vu l'affinité de leur tendance politique — et la nouvelle direction prise par leur successeur sont ainsi significatives. Aussi bien Soeharto — avec son *orde baru* (ordre nouveau) instauré en 1967 à la suite de l'abdication de Soekarno en 1966 — que Sadate — avec son *infitah* (ouverture) en 1971 suivant son avènement en 1970 — ont abandonné la tendance "révolutionnaire" et "socialiste" de leur prédécesseur pour emprunter la voie "pragmatique" et "capitaliste" d'une manière "autoritaire" et "policière" en ouvrant le pays comme le marché aux produits et aux investissements des capitaux étrangers, grâce auxquels ils ont profité également des dons et des emprunts des institutions financières internationales¹. Plus tard, nous voyons les autres pays de tendance "socialiste" adopter une démarche analogue : la Chine, le Vietnam, l'Europe de l'Est, ... et le plus spectaculaire en est certainement la Russie. Parmi ces pays, certains ont réussi à "décoller" et à rattraper le retard économique par rapport à l'Occident, les autres ont quitté la catégorie "pauvre" ; il y'en aussi qui n'ont pas tellement changé. Ainsi, avec la fin de la Guerre froide et le changement de la structure géopolitique mondiale, les termes "du Tiers Monde" ou "en voie de développement" sont devenus obsolètes. Des nouvelles catégories économiques émergent, telles que "dragon", "petit dragon" et "nouveau pays

¹ Le fonds du F.M.I., par exemple, est réservé aux pays adoptant l'économie de marché. Voir BAIROCH, op. cit.

industriel" — c'est le cas notamment de l'Asie de l'Est et du Sud-Est — et le monde tend à se regrouper selon le critère "régional"¹

Le deuxième phénomène, paradoxalement au "régionalisme" du premier (dont chaque pays tend à se plier à l'intérieur ou ne se regrouper à l'extérieur qu'avec ses voisins les plus proches), est la "mondialisation", non seulement au sens économique auquel le terme est souvent appliqué, mais aussi au sens général, la "globalisation", où tous les pays du monde entier sont de plus en plus unifiés ou, du moins, liés l'un l'autre par un système économique (le "capitalisme"), politique (le "nouvel ordre international") et culturel (la pensée "moderne" et la civilisation "technologique"). Si sur le plan politique les frontières géographiques entre différents Etats sont relativement fixes, sur le plan économique et culturel elles sont de plus en plus floues. A cause de la révolution technologique de communication, tous les Etats dans le monde entier ne peuvent plus contrôler les circulations des objets et des idées non désirés d'origine diverse. Ainsi, par exemple, les idées de la "Théologie de la libération" de l'Amérique du Sud, les actions et les pensées des religieux "révolutionnaires" tels que celles de Gustavo Gutiérrez, de Don Helder Camara, d'Adolfo Perez Esquivel, ... inspirent des actions populaires ou humanitaires dans les pays dont le peuple souffre de la dictature et où les religions jouent un rôle important : aux Philippines sous Marcos, en Afrique du Sud sous l'Apartheid, en Indonésie sous Soeharto, ...². De même que la fièvre de la "Révolution islamique" iranienne, les discours de Khomeyni, les pensées d'Ali Shariati et de Bani Sadr, ... ils se répandent dans tous les pays musulmans, sont diffusés dans les langues locales et imprègnent l'esprit des militants de l'islam dans la recherche d'un ordre "alternatif" ou "islamique".

Ce phénomène vient sans doute non seulement de la révolution technique (notamment des communications) signalée plus haut, mais aussi du changement d'"esprit de l'époque" : de la conscience "indépendante" de chaque pays à celle "interdépendante" entre tous les pays du monde ; du sentiment "national" à celui "post-national". En Occident, ce nouvel esprit se manifeste, entre autres, dans la

¹ Sur le changement du géopolitique du Tiers Monde, voir par exemple **La fin du Tiers Monde ?**, édition La Découverte 1996.

² En Indonésie, pays musulman le plus grand au monde mais d'une tradition "éclectique" et pluraliste, les idées de la Théologie de la libération sont bien accueillies et discutées, au milieu aussi bien universitaire que d'activistes sociaux, d'inspiration chrétienne ou musulmane. Une thèse de doctorat d'un prêtre indonésien sur cette théologie était publiée et bannie par la suite par le gouvernement en 1989.

montée du "tiers-mondisme"¹ tout au long des années 1960 : dans la lettre encyclique du pape Paul VI, le 26 mars 1967, Sur le développement des peuples, dans la révolution de Mai 1968, dans les mouvements du *New Left*, dans les écrits de René Dumont (notamment sur l'environnement), de Schumacher (notamment *Small is beautiful*), de Willy Brandt (le Club de Rome), ... De l'autre côté, dans le "tiers monde", émergent des ouvrages critiques de retentissement international sur les maux de la structure du monde actuel, ceux d'André Gunder Frank, de Samir Amin, de Frantz Fanon, de Paulo Freire, d'Ivan Illich, ...

L'un des effets considérables de ce nouvel esprit est le changement du concept de développement. Au début des années 1970 le Rapport Brandt présente, le premier, un grand bilan d'échec des politiques du développement où on constate une inégalité croissante des revenus à l'échelle internationale, d'une part, à l'intérieur des pays du Sud, d'autre part². En 1972, le président de la Banque mondiale, Robert MacNamara, prononça son discours controversé mais resté célèbre sur le concept de développement basé sur les "besoins fondamentaux" (*basic needs*) et la nécessité de l'intervention des grandes organisations internationales dans le "développement" des pays "sous-développés" car, selon ses propres paroles, « *la justice sociale n'est pas principalement un impératif moral, elle est un impératif politique* »³. Avec lui, la Banque mondiale adopte une stratégie visant à orienter ses financements vers la couverture des "besoins fondamentaux" (l'alimentation, la santé, le logement et l'éducation) des populations⁴. L'appel de la Banque mondiale seront reçu positivement par des agences internationales, telle que le P.N.U.D. (Programmes des Nations Unies

¹ La prise de conscience en Occident de l'existence et de la nécessité de la défense de la cause du "Tiers Monde". Voir JOUVE op. cit.

² voir ASSIDON Elsa (1996) : "Représentations Nord-Sud, l'oubli et le marché" in *La fin du tiers monde ?* op. cit.

³ Certains doutent de la sincérité humanitaire de MacNamara. CHARTIER, par exemple, constate que son discours est motivé par deux raisons : la rentabilité économique (mieux utiliser la force de travail dans le tiers monde) et le souci de freiner la démographie dite galopante. Nulle part MacNamara n'évoque la nécessité de faire des populations du tiers monde des consommateurs et des producteurs identiques à ceux des pays occidentaux, sans doute parce que cela lui apparaît lourd de danger pour la compétitivité des pays riches. Pendant dix ans, il va analyser la menace démographique que les pays pauvres font peser sur les pays riches. Voir CHARTIER Anne-Marie (1996) : *Essai critique sur le concept de développement*, p.90.

⁴ voir ASSIDON, op. cit. Pour les critiques sur le concept des "besoins fondamentaux", voir notamment CHARTIER, op. cit. et LÊ THÀNH KHÔI (1992) : *Culture, créativité et développement*. Pour le premier, la stratégie des besoins fondamentaux répond au besoin de stabilité et de sécurité des riches (p. 90). Pour le deuxième, les critères des besoins fondamentaux sont insuffisants. D'une part, ils concernent seulement les aspects quantitatifs de besoin humain. D'autre part, d'autres besoins qui sont aussi essentiels pour les êtres humains ne sont pas inclus, par exemple : besoins d'expression, d'information, d'identité, etc. (pp. 177-178).

pour le Développement), ou multinationales, telle que l'A.P.D. (l'Aide publique au développement) des pays riches.

Particulièrement significative dans ce contexte est la montée sur la scène politique internationale d'un acteur du développement, marginal précédemment, l'O.N.G. (Organisation Non Gouvernementale), notamment dans la sphère des pays "capitalistes", aussi bien dans le Nord (Europe occidentale et Amérique du Nord), que dans le Sud (Asie, Afrique et Amérique du Sud) — par contre, dans la sphère des pays "socialistes" où l'Etat contrôle toutes les organisations de la société, et aussi, curieusement, dans les pays arabes, les O.N.G. sont quasiment inexistantes. La présence des O.N.G. elle-même, comme nous le savons, n'est pas nouvelle. De vocation philanthropique ou religieuse, sous la forme d'une association culturelle ou d'une société bienfaitrice, et en dehors du parti politique et du cadre de gouvernement, les O.N.G. existent dans tous les pays du monde on ne sait depuis quand. On connaît la Croix rouge, le Scout, etc. — on les appelle les O.N.G. de la "première génération" dont la préoccupation est "au secours". Mais les O.N.G. en tant qu'"acteur du développement" — celles de la "deuxième" et "troisième génération" — sont les faits des années 1970. Elles sont nées de la critique du concept du développement "capitaliste" dont les excès sont révélés notamment dans le Rapport Brandt mentionné plus haut. Au lieu du "transfert du capital" des donateurs des pays "riches" aux gouvernements des pays "pauvres", les O.N.G. proposent un "développement centré sur peuple" (*people-centered development*) où le peuple est encouragé à mobiliser et à gérer ses propres ressources, tandis que le gouvernement joue un rôle de "facilitateur" (*enabler*)¹. Ainsi, nous voyons depuis 1970, dans les pays en voie de modernisation, notamment dans ceux qui sont entrés dans le cercle "capitaliste", la prolifération des O.N.G. locales et internationales dans divers projets de développement : coopérative agricole, éducation informelle, amélioration de l'habitat, etc.

Le troisième phénomène est le "retour du sacré", cette résurgence des mouvements religieux qui revendiquent le changement de l'ordre du monde existant considéré comme sacrilège, à celui qui convient aux préceptes religieux. Cet appel à l'ordre divin, accompagné souvent d'un affrontement violent contre le pouvoir établi, n'est pas le monopole des musulmans, il est revendiqué aussi par

¹ KORTEN David C. (1987) : *Third Generation NGO Strategies: A Key to People-centered Development*.

des chrétiens et des juifs. On connaît l'exemple de la révolution iranienne (1979), mais aussi la Théologie de la libération (1974) et la multiplication des implantations juives dans les Territoires occupés au nom du pacte spécifique passé entre Dieu et le "Peuple élu" (1977)¹. Le fait que cette "revanche de Dieu"² se produit notamment depuis la seconde moitié de la décennie 1970 n'est certainement pas un hasard. Ce "renouveau religieux" apparaît après que les changements politiques et économiques du début des années 1970 décrits plus haut commencent à donner des effets inattendus. D'une part, avec l'effondrement du modèle "socialiste", non seulement le marxisme, mais aussi toutes sortes d'idéologie "terrestre" (d'origine humaine, pour la distinguer de la religion dont certains croient à son origine "céleste") perdent leur crédibilité ou, du moins, sont remises en cause. D'autre part, le système économique "capitaliste" que l'on a adopté ne répond pas non plus à l'espérance collective. Il engendre même un double excès. D'un côté, sur le plan matériel, il amplifie l'inégalité économique et aussi, par conséquent, l'injustice sociale. De l'autre, sur le plan spirituel, il n'offre pas plus de sens que le socialisme. Il détruit même les valeurs humaines investies ou, du moins, revendiquées par le socialisme telles égalité, fraternité, solidarité. Il pousse les gens à plonger dans une concurrence matérialiste et dans une attitude individualiste, voire égoïste sans scrupule. Avec le capitalisme, non seulement le système économique, mais tout un système de valeurs, est remis en question. C'est dans cette crise profonde que les religions, par leur nature porteuse d'espérance, deviennent une référence ultime.

¹ Voir KEPEL Gilles (1991) : **La revanche de Dieu. Chrétiens, juifs et musulmans à la reconquête du monde.**

² Terme emprunté de KEPEL, *ibid.*

b. Urbanisme dans les pays "en voie de modernisation"

Les pays en voie de modernisation sont donc confrontés, à la sortie de la "révolution nationale" et à l'entrée de la "globalisation" dont on a parlé brièvement plus haut, — nous parlons seulement des pays adoptant l'économie de marché ; nous ignorons les pays socialistes qui constituent un sujet à part — à plusieurs problèmes que nous pouvons regrouper selon deux ordres : "économique" et "culturel". D'un côté, d'ordre "économique", ces problèmes tournent autour de la question de "pauvreté" au sens physique ou matériel, non seulement la "pauvreté relative", mais en particulier la "pauvreté absolue" qui, selon l'expression de MacNamara, le président de la Banque mondiale, « tient à l'impossibilité de subvenir aux besoins fondamentaux liés à la survie même de l'individu »¹. Les dirigeants de ces pays doivent donc répondre aux questions, non seulement comment l'économie dans l'ensemble peut croître, mais aussi comment les masses de populations peuvent sortir des problèmes de la faim, de l'épidémie, de l'état sans abri, ... Dans le domaine de l'urbanisme, ils se résument, suivant Bairoch, dans « une explosion urbaine sans surplus agricole, sans industrialisation et sans développement »². Autrement dit, les villes dans ces pays sont peuplées démesurément par des masses de populations jeunes, pauvres, analphabètes ou insuffisamment scolarisées. Inutile de répéter les explications de cette explosion qui ne nous concernent pas pour l'instant et les chiffres qui ont été publiés et cités dans divers ouvrages³. Rappelons simplement, pour illustrer, qu'en Europe, durant la période où la croissance urbaine résultant de la révolution industrielle a été la plus rapide (1860-1900), la population des villes n'a progressé que de 2,3 % par an. Dans le "Tiers-Monde", dans la période de décolonisation et de développement indépendant (1946-1990), elle est de 4,4 % par an⁴ ! Puis, à l'intérieur de cette période, on voit l'accélération de l'urbanisation prendre place notamment depuis 1960. Nous connaissons les conséquences : le dualisme hérité de l'époque coloniale n'a pas disparu, mais, au contraire, il s'accroît. Ainsi,

¹ Phrase citée de GRANOTIER Bernard (1980) : **La planète des bidonvilles. Perspectives de l'explosion urbaine dans le tiers monde**, p. 9.

² BAIROCH Paul (1992) : **Le Tiers-Monde dans l'impasse** p. 358.

³ Voir, par exemple, GRANOTIER, op. cit.

⁴ BAIROCH, op. cit. p. 355.

derrière le secteur dit "moderne-formel-structuré" — symbolisé par des gratte-ciels, des voitures, des cravates — dont bénéficie une minorité, se bousculent les masses populaires dans le secteur dit "traditionnel-informel-non structuré"¹ — représenté par des bidonvilles, des marchands ambulants, des cireurs des chaussures, des vendeurs des journaux, des cyclo-pousses, des porteurs des bagages, des récupérateurs des poubelles, ... Dans le champ de l'urbanisme — c'est-à-dire la ville en tant que problèmes et solutions de l'espace d'une société — ils se traduisent dans la question du logement, manifestés presque singulièrement dans l'ampleur de "bidonvilles" dans toutes les villes d'Asie, d'Afrique et d'Amérique du Sud où, selon l'estimation de Bairoch pour 1990, quelque 35-40% des citoyens du Tiers-Monde se logent². Malgré leurs différentes appartenances géographiques et culturelles, malgré leurs diverses appellations aussi, — gourbi, taudis, bidonville (français) ; gourbiville (tunisien) ; *slums, shantytowns, squatter settlements* (anglais) ; *barriadas, pueblo jovenes* (péruvien) ; *calampas, colonias proletarias* (mexicain) ; *ciudad miserias* (argentin) ; *favela* (brésilien) ; *gecekondu* (turc) ; *bustee* (indien) ; *jhuggi* (pakistanaï) ; *kampoung* (indonésien) — ces bidonvilles montrent d'une manière frappante plusieurs similarités : dans le processus de construction, dans le mode d'occupation, même (dans beaucoup de cas) dans les caractéristiques physiques aussi (les matériaux de construction, la taille, la forme, la densité), ce qui nous pose la question de savoir si le bidonville ne fait pas partie de la globalisation de mode de vie au même titre que les gratte-ciels, les grands-ensembles, les automobiles, les vestes, les cravates, ...

De l'autre côté, d'ordre "culturel", ces problèmes traitent de la question de "sens" / "signification", c'est une question de survie aussi, certes, mais au sens mental ou spirituel où l'Homme, par nature, ne peut et ne veut pas vivre seulement au sens biologique comme les animaux, mais aussi et surtout au sens humain à travers l'ordre moral, l'appartenance communautaire, l'identité collective, la communion, le rapport au sacré, ... dont le but principal est, peut-être, de chercher ou de donner le "sens" à la vie. Or, la "modernisation" diffusée dans le monde entier par les Européens depuis le XIX^{ème} siècle et la "globalisation" menée par le capitalisme aujourd'hui tendent à subjuguier les divers modes de vie "particuliers" attachés aux valeurs religieuses ou ancestrales à

¹ Termes entre guillemets cités de GRANOTIER, op. cit. p. 68.

² BAIROCH, op. cit. p. 367.

un mode de vie "universel" dicté par la logique financière et technique vide de "sens". Elles dérangent, non seulement l'ordre "physique", mais aussi l'ordre "mental" de toutes les sociétés, notamment celles cimentées par les religions monothéistes. Le "retour du sacré" ou la "revanche de Dieu" dont nous avons parlé dans la partie précédente représente premièrement, à notre avis, ces problèmes du "sens", c'est-à-dire "culturels" avant de devenir "politiques". Dans le domaine de l'urbanisme, cette revendication n'est pas évidente. Mais les symptômes, encore peu étudiés, notamment dans les pays musulmans, sont là¹.

Comment résoudre ces problèmes ?

Deux figures d'activités à échelle internationale, dans le domaine de l'environnement bâti, qui débutent dans les années 1970 passent à notre esprit. D'un côté, les projets de l'habitat des populations de bas revenu dans les diverses villes d'Afrique, d'Asie et d'Amérique du Sud, financés par la Banque mondiale et d'autres organisations financières internationales. De l'autre, les activités concernant l'architecture dans le Monde musulman organisées par la Fondation Aga Khan d'Architecture : les attributions des prix, les programmes d'éducation en architecture, les projets de développement, les séminaires et les publications. Y a-t-il un sens ?

Chacun des deux cercles trouve apparemment sa place dans l'ordre des problèmes que nous avons dressé plus haut. Le cercle de la Banque mondiale englobe, d'un côté, une plus grande partie du territoire frappé par les problèmes. Il représente donc un courant de pensée "principal" qui voit les problèmes de point de vue économique. Ses opérations sont basées sur une approche que nous appelons "politico-économique", dans le sens qu'elle attaque les problèmes notamment par leurs aspects "économiques" et applique une solution d'une forme "méthode universelle" à travers une manœuvre "politique" à deux niveaux : mondial, jouée par les institutions financières internationales ; national par les agences d'États du "tiers monde" à économie de marché.

Le cercle d'Aga Khan occupe, de l'autre côté, une partie restreinte du territoire des problèmes, celle du Monde musulman. Il pose plutôt qu'il n'a résolu des questions du point de vue notamment "culturel". Il représente donc un courant de pensée "particulier" par rapport au cercle de la Banque mondiale. Ses opérations

¹ Voir la recherche, pionnière peut-être, de LAVERGNE Marc (1993) : "Islamisme à la conquête de la ville arabo-musulmane : un champ d'étude pour la géographie ?"

sont basées sur une approche que nous appelons "socio-culturelle", car elle voit les problèmes comme premièrement "culturels" (au sens expliqué plus haut) avant économiques et propose une solution sous forme d'"exemple local" à travers des réalisations individuelles ou collectives, mais rarement étatiques, portant des valeurs "sociales".

Les deux approches ne sont cependant pas contradictoires. Il n'y a même pas tellement une frontière nette entre l'une et l'autre. Nous les voyons plutôt comme en complémentarité qu'en conflit, où le Monde musulman est privilégié par rapport au reste des pays en voie de modernisation. Nous allons regarder comment les deux cercles répondent aux problèmes posés. Mais nous ne pouvons pas traiter les innombrables cas déjà publiés dans divers ouvrages connus. Traçons seulement les grandes lignes de pensées qui imprègnent ces activités.

Notons, cependant, deux points préalables.

Le premier : la Banque mondiale et la Fondation Aga Khan ne constituent pas une limite de notre recherche. Elles indiquent simplement des phénomènes plus généraux dont existent d'autres acteurs ou cercles.

Le deuxième : le terme d'urbanisme englobe un vaste domaine qu'on peut étudier selon divers points de vue. Notre étude part, comme nous l'avons expliqué dans le chapitre introductif, d'une approche qui considère l'architecture, la ville ou l'urbanisme non comme un "assemblage de fonctions" mais comme une "extension d'un noyau primordial : habitat". C'est une raison principale pour laquelle nous présenterons dans la partie suivante l'"urbanisme" sous l'angle de l'habitat. Une autre raison est que, comme nous verrons plus loin, l'urbanisme du "tiers monde" à l'époque que nous étudions est un fait de l'habitat. *« Cette structuration de l'urbain par l'habitat (en tant que fonction, en tant que processus de valorisation et de commercialisation du sol et de l'espace, en tant qu'objet des rivalités entre les classes sociales), et de la politique urbaine par la politique de l'habitat (en tant que dispositif tendant à promouvoir un certain mode d'adaptation de la production de l'habitat —logement et équipements induits par le logement — à la demande ou aux besoins des habitants) est un fait empiriquement incontournable, en tout cas aujourd'hui, et ce depuis une quinzaine d'années. Rien n'annonce un prochain retournement de cette "plus que tendance" »*¹.

¹ MASSIAH Gustave et TRIBILLON Jean-François (1988) : **Villes en développement**, p. 132.

1). Courant principal : l'approche politico-économique de l'habitat

Les années 1970 marquent apparemment une véritable "ère nouvelle" dans l'Histoire des pays en voie de modernisation. On a vu dans la partie précédente les tendances analogues des mouvements qui se produisent dans ces pays : le changement de système économique, le groupement régional, la globalisation, la prise de conscience d'interdépendance, le changement du concept de développement, la montée des O.N.G., ... Cette situation est peut-être comparable à celle des années 1950, — l'"esprit de Bandung", la solidarité afro-asiatique, l'émergence des forces politiques nouvelles dans le monde, — sauf que cette fois-ci les mouvements ne sont pas patronnés par les pays concernés eux-mêmes comme auparavant, mais — ironie de l'Histoire — par leurs adversaires d'autrefois, les grands et puissants industriels, représentés par les institutions financières internationales, notamment la Banque mondiale. L'urbanisme dans les pays en voie de modernisation n'a pas échappé, depuis 1970, à ce phénomène.

a). La Banque mondiale

On peut s'étonner comment l'argent joue dans la liaison — pour ne pas dire l'unification ou l'uniformisation — des peuples du "tiers monde". En 1972, on l'a vu dans un paragraphe antérieur, MacNamara prononce son discours sur le développement basé sur les "besoins fondamentaux" et son appel aux grandes institutions financières internationales à prêter de l'argent aux pays "sous développés" en vue de réaliser ce concept de développement. On voit par la suite, en 1974, l'O.N.U. publier pour la première fois les informations globales et systématiques sur l'habitat résultant d'une enquête mondiale sur le sujet dans les années précédentes¹. Puis, on assiste, en 1976, au fameux HABITAT de Vancouver, cette première Conférence mondiale de l'O.N.U. sur les établissements humains dont le but est « *de sensibiliser la communauté internationale au défi que représente un rythme d'urbanisation du tiers monde deux fois plus élevé qu'un taux de croissance démographique jugé lui-même trop*

¹ UNITED NATIONS (1974) : *World Housing Survey*.

rapide pour permettre une élévation du niveau de vie »¹. Enfin, on note, de 1972 à 1981, environ 50 prêts (1 200 millions de dollars) et crédits (360 millions de dollars) de la Banque mondiale ont été versés dans les projets de l'abri dans 35 pays "en voie de développement"². A côté de la Banque mondiale se mobilisent des aides financières et techniques des institutions de coopération bilatérale entre les pays riches et ceux du Tiers Monde : D.S.E. (Fondation allemande pour le développement international) et G.T.Z. (Société allemande de coopération technique) ; O.D.A. (*Overseas Development Administration*) en Grande Bretagne ; C.I.D.A. (Agence canadienne de développement) et C.R.D.I. (Centre de recherches pour le développement international) au Canada ; DANIDA (Agence danoise de coopération) ; USAID (Agence pour le développement international) aux Etats-Unis, ... tous offrent les aides au "tiers monde" — on y note tristement l'absence de la France³. Cet argent n'est cependant pas neutre. Avec lui, se déploie aussi tout un intérêt politico-économique et un courant de pensée apporté par les experts et les professionnels des pays "développés" qui travaillent dans des institutions financières ou des bureaux d'études internationales délibérément installés en vue de ces projets. Leurs "expérimentations" et leurs "découvertes" — car ils font ce qu'ils n'ont jamais fait dans leurs propres pays "développés" — produisent ou rajeunissent une discipline autonome, celle du *Housing Studies*, dans les centres de l'enseignement supérieur, dans les revues et dans les éditions de rayonnement international, notamment dans les pays familiarisés avec la langue anglaise⁴. Ainsi, la littérature de l'urbanisme dans les pays en voie de

¹ GRANOTIER, op. cit. p. 52.

² WILLIAMS (1984) : *The Role of International Agencies: The World Bank* (pp. 173-185) in PAYNE : *Low-Income Housing in the Developing World*.

³ « En sus de la contribution obligatoire aux diverses organisations internationales, fixée d'après le revenu de chaque nation, des contributions volontaires tiennent une place croissante. Cinquième puissance du monde, la France occupe bien la cinquième place pour les contributions obligatoires, mais la vingt-septième dans le monde pour les contributions volontaires, rapportées au PNB, et le treizième en Europe occidentale. En 1974, pour l'ensemble des contributions volontaires de toutes catégories, en face des 79 millions de dollars versés par les Pays-Bas, de 105 millions de dollars de la Suède, des 40 millions de dollars de Norvège, la France a seulement versé 16 millions de dollars, soit 1,5 % du total ». Voir GRANOTIER, op. cit., p. 352.

⁴ Dans les activités d'enseignement, on connaît, par exemple l'*Institute for Housing Studies* à Rotterdam qui organise deux cursus réguliers sur l'habitat dans les pays en voie de développement chaque année, ce qui permettent aux experts et aux professionnels de l'habitat du monde entier de se rencontrent régulièrement. En Belgique on peut faire des études de l'habitat au niveau de master ou de doctorat au *Post-Graduate Center of Human Settlements* de l'Université de Louvain, tandis qu'en Angleterre à l'*University of Newcastle Upon Tyne*. Au Canada l'équivalence se trouve à l'*University of British Columbia* et à l'*University McGill*. Aux Etats-Unis ils sont nombreux, dont le plus connu est le *M.I.T.* En France la discipline analogue n'existe pas. Dans les activités d'écrit, on connaît des revues qui publient des articles sur l'habitat : *Open*

modernisation est dominée, depuis les années 1970, par la question de l'habitat. On le comprend, car la "politique de l'habitat est le noyau dur de la politique urbaine"¹, c'est le sujet le plus complexe dans l'urbanisme, englobant non seulement des problèmes techniques — comme dans les autres champs d'application de l'urbanisme : les transports, les activités, les équipements — mais surtout des problèmes humains dans toutes leurs dimensions.

Le concept de base de développement adopté dans les projets de l'habitat urbain soutenus par la Banque mondiale est ce qu'on entend couramment dans la sphère anglo-saxonne en terme de *self-help*, qui se traduit concrètement dans deux types de projets : *upgrading* (avec appellation complète variée selon la spécificité du projet : *shelter upgrading / improvement* ; *settlement upgrading / improvement*; *housing upgrading / improvement*) et *sites and services*². En français les termes équivalents n'existent pas car ce sont des notions élaborées au sein d'experts et de professionnels anglo-saxons où les francophones ne participent pas ; on les traduit désormais en "autoconstruction assistée" pour le concept de base ; "amélioration" / "réhabilitation" du logement / de l'habitat / de l'établissement et "sites équipés" / "trames d'accueil" / "parcelles assainies" pour les termes appliqués aux projets³.

Le *self help* ou "autoconstruction assistée" en tant qu'une politique de l'habitat, tel que le terme lui-même indique, veut dire, en résumé, un processus de réalisation du logement dont la "décision" du choix de types et de financement est aux mains des habitants eux-mêmes et dont le gouvernement contribue à la résolution des problèmes qui, par nature, dépasse la capacité des habitants, tels que le mécanisme juridique (la légalisation du terrain) et la construction des infrastructures (l'adduction d'eau, les réseaux d'égout et d'électricité) et des équipements sociaux (l'école et la clinique). Le mot-clé de cette politique est bien

House International, Ekistics, Habitat International, World Development, Environment and Urbanisation, Housing Science, Third World Planning, etc. En France ce type de périodique cosmopolite d'échanges de connaissances et de réflexions est quasiment inexistant.

¹ MASSIAH Gustave et TRIBILLON Jean-François (1988) : **Villes en développement**, p. 153.

² Les ouvrages anglo-saxons sur ce sujet sont nombreux. Voir par exemple : DWYER D. (1975) : *People and Housing in the Third World Cities* ; RODEL M.J. et SKINNER R.J., eds. (1983) : *People, Poverty and Shelter, Problems of Self-Help Housing in the Third World* ; WARD P., ed. (1982) : *Self-Help Housing*.

³ L'absence française dans ce domaine est "stupéfiante". En s'entretenant avec divers hauts fonctionnaires du Ministère des Affaires étrangères dont ceux chargés de l'Habitat, de la Coopération technique, culturelle et scientifique, « on constate, non sans stupéfaction, qu'aucun d'entre eux n'a jamais entendu parler ni de trames d'accueil, ni d'autoconstruction assistée, ni de participation populaire au logement ». Voir GRANOTIER, op. cit. pp. 352-353.

la "décision", ce qui la fait fondamentalement différente de celle de l'époque précédente où la "décision" est aux mains du gouvernement, imposée aux populations à travers les modèles standards du logement (social) conçus, construits et financés par le gouvernement lui-même et où les demandeurs du logement ne peuvent l'obtenir que par un paiement d'un prix fixe. En réalité le gouvernement ne possède pas assez de ressources pour construire des logements standards pour toutes les populations (urbaines). De l'autre côté, les couches populaires les plus basses (qui constituent environ 30-40 % de la population urbaine) n'ont pas de moyens suffisants pour accéder aux logements proposés, même si le gouvernement baisse le standard et le prix. Par conséquent, elles créent leurs propres abris en dehors du cadre officiel, dans le centre comme dans la périphérie de la ville, dans ce qu'on appelle le "bidonville" ou autres appellations mentionnées plus haut. Ainsi, avec le facteur économique, cette politique de l'habitat est responsable de la prolifération et de l'aggravation des conditions des "bidonvilles".

Les projets d'*upgrading* ou d'"amélioration" constituent une application du concept de *self help* (autoconstruction) dans des agglomérations d'habitations déjà construites par leurs habitants eux-mêmes en dehors du cadre officiel. La formation de ces agglomérations peut remonter à l'époque coloniale, même précoloniale, comme dans les anciens quartiers "indigènes" des pays colonisés, les "kampoungs" en Indonésie ou les "médiinas" dans les pays arabes, dont le gouvernement colonial et même le gouvernement indépendant n'avaient jamais essayé d'améliorer avec une approche "globale" — juridique et physique —, ce qui engendre, avec la pauvreté et la croissance des habitants, leur "taudification". Beaucoup d'autres sont d'origine récente comme ces masses d'abris le long d'un fleuve ou aux franges de la ville que l'on appelle *squatter settlements*, établissement de squatters, habitat informel, défiguré, illégal, etc. ou, dans un terme moins péjoratif et moins chargé de jugement gouvernemental, *spontaneous settlements* ou "habitat spontané". Un projet du *settlement upgrading* est destiné à "réhabiliter" un bidonville avec une approche "globale". En terme juridique, d'abord, il "réhabilite" le statut foncier. Au lieu d'expulser les habitants "illégaux" comme dans la période précédente, l'État légalise, ou autorise, pour un délai déterminé ou non, gratuitement ou avec des règlements abordables (selon la capacité des habitants), l'occupation du terrain. Il soulage ainsi les habitants de la

menace d'expulsion et les encourage à améliorer leurs habitations. En terme physique, ensuite, le gouvernement construit les infrastructures et les équipements sociaux. Quant à la construction ou à l'amélioration des logements, ce sont les habitants eux-mêmes qui les financent, "assistés" par le gouvernement à travers des aides techniques.

Les projets de *sites and services* ou de "sites équipés" sont appliqués, contrairement à ceux d'*upgrading*, dans un site complètement nouveau. Le gouvernement ouvre et lotit le terrain, construit les infrastructures et les équipements sociaux et vend les "sites équipés" à un prix abordable aux populations de bas revenu. Les habitants construisent à leur tour leurs logements, chacun selon son besoin, son goût et sa capacité financière, guidés par les "trames d'accueil", ce qui prévient la "taudification".

Les deux types de projets, l'*upgrading* et le *sites and services*, ne sont pas toujours appliqués d'une manière pure ou isolée l'un l'autre. Entre les deux extrémités se trouvent plusieurs combinaisons possibles de partage de rôles et de financements entre le gouvernement et les habitants, telles qu'elles sont montrées dans diverses études de cas dont, nous verrons dans le chapitre suivant, celle d'Ismaïlia.

L'émergence des idées qui imprègnent la politique de l'habitat de la Banque mondiale n'est pas postérieure, en fait, au discours de MacNamara. En tant que pratique, le *self help* constitue historiquement une tradition universelle, notamment au milieu rural où les familles organisent tout un processus de production de l'habitat dont la main-d'œuvre n'est pas payée. À l'époque coloniale où les villes étaient petites et grandissaient lentement, le même processus de construction se produisait dans les anciens villages incorporés à la ville ou dans les quartiers "indigènes" préparés ou conservés par le pouvoir colonial. Après la décolonisation, dans les années 1950 et notamment 1960, où les populations urbaines augmentent rapidement, la politique de l'habitat des gouvernements indépendants ne répond pas d'une manière fondamentale, comme nous l'avons vu plus haut, à la question. Les quartiers populaires, les bidonvilles et les colonies des squatters grandissent continuellement à tel point qu'ils logent, en 1970, 46 % de la population de Mexico City, 60 % d'Ankara et 90 % d'Addis Ababa¹.

¹ WORLD BANK (1975) : *Housing sector policy paper*, pp. 62-63.

Quant au *self help* en tant que concept, on a coutume de situer son émergence dans les années 1960 dans les ouvrages de quelques professionnels (occidentaux), notamment Abrams, Mangin et Turner¹, qui travaillent sur les phénomènes de l'habitat urbains du Tiers Monde. Cependant, leur tendance (qui voit la nécessité de participation des habitants dans le processus de réalisation de leur habitat) ne constitue pas apparemment un phénomène isolé. Elle fait partie peut-être d'un mouvement général de l'humanité vers la "démocratisation" toujours croissante dans tous les domaines et qui se manifeste premièrement en Occident depuis l'après-guerre, y compris dans le domaine de l'habitat. En France, on en trouve l'exemple chez le sociologue Chombart de Lauwe qui constate en 1953 (dans un article intitulé Dialogue avec le public. Scandale du logement et espoirs de l'urbanisme) que « *les plans de logement ou de villes s'adressent plus aux milieux bourgeois qui possèdent l'argent et la puissance qu'aux classes laborieuses subissant le cadre qui leur est imposé* »². Au sein des architectes, on en voit l'exemple dans l'ouvrage de Yona Friedman, L'Architecture mobile, publié pour la première fois par l'auteur lui-même en 1958, qui montre (dans la deuxième édition en 1962) qu'« *A notre époque, l'architecture et l'urbanisme sont en pleine transformation. L'architecte perd de son importance (ou il doit en perdre) pour laisser plus d'initiative aux habitants. Les architectes ne doivent plus faire des maisons pour l'homme moyen, parce que cet homme moyen n'existe pas... La seule chose que les architectes peuvent faire, ce sont des structures qui laissent le maximum de liberté à chaque personnalité individuelle pour les utiliser à sa guise et suivant sa volonté. C'est une abdication nécessaire de l'architecte devant l'habitant...* »³ Parallèlement à l'action de Yona Friedman, nous voyons aux Pays-Bas l'architecte hollandais, Nikolaas Habraken, publier, en 1961, son ouvrage imprégné de l'esprit analogue, The Supports and the people. The end of the housing project — théorie qui nous rappelle à une réalisation architecturale plus ancienne : la cité ouvrière à Pessac, conçue par Le Corbusier en 1926, dont le

¹ Voir, par exemple, les ouvrages pionniers d'ABRAMS C. (1964) : *Housing in the Modern World: Man's Struggle for Shelter in an Urbanizing World* ; TURNER J.F.C. (1965) : *"Lima's Barriadas and Corralones: Suburb or Slums?"* in *Ekistics*, 12-112 ; Mangin W. (1966) : *"Latin American Squatter Settlements: a Problem and a Solution"* in *Latin American Research Review* 2:3 ; TURNER J.F.C. (1967) : *"Barriers and Channels for Housing Development in Modernizing Countries"* in *Journal of the American Institute of Planners*, 32:3 ; MANGIN W. ed. (1970) : *Peasants in Cities*.

² RAGON M. (1977) : *L'Architecte, le Prince et la Démocratie*, p. 134.

³ RAGON, *ibid.* p. 135.

concept est différent mais les effets peuvent être similaire¹. Il y propose de diviser les éléments physiques de l'habitat en deux parties. L'une, destinée à l'ordre collectif, appelée *support*, constitue une structure fixe qui inclue les cellules sanitaires. L'autre, réservée à l'aspiration individuelle / familiale, appelée *detachable units*, donne l'espace aux habitants pour construire leurs logements selon leur goût et leur capacité². Aux Etats-Unis le mouvement de la même tendance, appelé *advocacy planning*, se manifeste (au début) dans une pratique d'assistance architecturale bénévole dans les ghettos et les quartiers pauvres. Dans un article traduit en français en 1965, Planification pluraliste et planification par plaidoyer, Paul Davidoff, juriste et professeur de planification urbaine à New York, explique que dans la plupart de cas les citoyens ne font que *réagir* aux programmes au lieu de *proposer* leurs conceptions des objectifs à atteindre. D'où la nécessité de planificateurs-avocats se mettant au service des citoyens pour exposer à l'administration leurs souhaits dans un langage technique que seule l'administration peut admettre de discuter. A cette planification par plaidoyer (*advocacy planning*), il préfère ce qu'il appelle la planification pluraliste (*plural planning*) où les citoyens peuvent participer activement³. D'autres exemples n'en manquent pas.

Ainsi, nous voyons que les idées de participation des habitants au processus de la construction de leurs habitations ont été lancées, élaborées et théorisées en Occident depuis, au plus tard, les années 1950. Mais, c'est à la charnière des années 1960 et 1970 que, pour des raisons que nous avons exposées dans le chapitre précédent, ces idées seront transformées en concept du *self help* et appliquées partout dans les pays du Tiers Monde.

b). John F.C. Turner

Les premiers théoriciens du *self help*, comme nous l'avons signalé plus haut, ne sont pas singuliers. Mais, depuis le milieu des années 1970 c'est John F.C. Turner qui a apparu jusqu'à nos jours comme figure principale de ce concept pour des

¹ Construite en 1926 à Pessac, près de Bordeaux, la cité ouvrière conçue par Le Corbusier est transformée complètement quarante ans après par ses habitants dans une autre forme sans que aucune des maisons originelles n'ait été démolie. Voir BOUDON P. (1969) : **Pessac de Le Corbusier**.

² HABRAKEN N.J. (1961) : *The Supports and the people. The end of the housing project*

³ RAGON, op. cit., p. 152.

raisons multiples. D'une part, pour ses activités intenses dans le domaine de l'habitat du Tiers Monde, en tant qu'architecte, homme du terrain, chercheur, professeur, consultant, conférencier, expert, écrivain qu'il avait commencé depuis sa jeunesse dans les années 1950 et aussi évidemment pour ses relations étroites avec des grandes organisations financières internationales. D'autre part, pour ses remarquables connaissances et réflexions sur l'habitat, publiées sous forme aussi bien d'articles dans divers journaux scientifiques et professionnels internationaux que de livres. Un autre facteur non moins important est peut-être le temps. Il apparaît dans sa vigueur à la charnière des décennies 1960 et 1970, aux moments des grands changements et de l'offensive des institutions financières internationales envers les pays "sous développés". Il est une personne-clé dans toutes les organisations des activités internationales de l'habitat. Son œuvre principale qui deviendra une référence classique dans le domaine de l'habitat, *Housing by People*¹ est sortie au moment de la Conférence de l'HABITAT à Vancouver en 1976.

L'ouvrage de Turner mentionné ci-dessus est le fruit de ses expériences de travail du terrain pendant huit ans (1957-1965) dans le domaine de l'habitat populaire au Pérou. Pour les résumer brièvement, ses fameuses idées centrales traitent de "*Housing as a Verb*" ("logement comme un verbe") au lieu de "*Noun*" ("nom"), portant sur "*Housing as Process*" ("logement comme processus") au lieu de "*Finished Product*" ("produit prêt à porter") et du fait que la valeur du logement se trouve non pas dans sa matérialité ("*what it is*" / "ce qui est"), mais dans son utilité ("*what it does*" / "ce qu'il fait") pour ses habitants. Puisque le logement est un achèvement continué ("processus") suivant les besoins et la capacité de bâtir de ses usagers, il ne peut guère être standardisé. Il faut laisser donc une partie du processus du logement aux habitants. Au lieu de résoudre les problèmes de l'habitat d'une manière habituelle, — c'est-à-dire d'imposer le logement standard comme solution pour le pays tout entier, ce qui implique l'expulsion et la démolition de bidonvilles et de colonies de squatters — Turner suggère pour que le gouvernement approche la solution des problèmes d'une forme de "*support*" ("soutien"). Au lieu d'être un "fournisseur", le gouvernement doit être plutôt un "facilitateur" du logement qui aide les populations à l'obtention des éléments qu'elles ne peuvent pas faire elles-mêmes : les éléments juridiques (accès et statut

¹ TURNER John F.C. (1976) : *Housing by People*.

du terrain), infrastructuraux (réseaux de voirie, d'égouts, d'eau potable, d'électricité) et technologiques (matériaux et savoir-faire de construction). Au lieu d'un "plan d'exécution", le gouvernement doit appliquer plutôt un "plan de législation" (définir les limites de ce qu'il ne faut pas plutôt que de ce qu'il faut faire les populations).

L'ouvrage de Turner et, avec lui, la politique de l'habitat de la Banque mondiale ne sont pas passés, évidemment, sans critique. Les critiques les plus acharnées viennent principalement du côté des savants marxistes. Voyons, par exemple, celle de Rod Burgess¹.

Ce géographe britannique ramène la proposition de Turner à un effort pour maintenir le statu quo et les conditions générales du développement capitaliste. Burgess rappelle que dans un Etat capitaliste la valeur d'"usage" porte une valeur de "marché" et que la valeur d'"usage" n'est pas dominante par rapport à la valeur de "marché" car dans chaque marchandise s'investit la force de travail. La colonie des squatters ne se situe pas en dehors, mais fait partie du mode de production capitaliste à travers un circuit spécifique qui s'appelle la "*petty commodity production*" ("production de petite marchandise"). Elle peut exister à côté des grandes sociétés et des industries parce que l'une des conditions essentielles du capitalisme est que la reproduction à bon marché de la force de travail soit réalisée. C'est pourquoi la proposition de Turner ne résoudra pas le problème de fond, mais au contraire, le perpétue.

La proposition de Turner sur les aspects institutionnels est, selon Burgess, naïve comme si le gouvernement capitaliste ne portait pas un caractère impérialiste. Le problème-clé ne se situe pas dans les aspects institutionnels, mais dans l'intérêt à reproduire le capital. Les accès aux éléments du logement tels que la terre, les matériaux de construction, etc. ne suivent pas la fonction de loi et d'administration, mais de marché capitaliste. En bref, Turner dépolitise aussi bien les problèmes de logement que l'Etat. En citant Engels, Burgess conclue : « *Tant que le mode de production capitaliste continue à exister, il est fou d'espérer qu'un établissement isolé de la question de logement affecte le tout des ouvriers. La solution se situe dans l'abolition du mode de production capitaliste et l'appropriation de tous les moyens de subsistance et instruments de travail par la classe ouvrière elle-même* ».

¹ BURGESS Rod (1979) : *Petty Commodity Housing or Dweller Control?*

Le débat s'arrête là évidemment sans conclusion car, comme Jan Van der Linden le dit, les deux adversaires ne parlent pas, en fait, du même sujet¹. Selon Lisa Peattie, cependant, les deux côtés ont raison. Ce qui est nécessaire pour une compréhension plus profonde est pour elle une « *analyse des constellations spécifiques de pouvoir et de conflit dans des moments et des lieux précis* »².

S'il y a une critique de fond sur cette approche, c'est peut-être celle qui s'adresse plus en amont, au concept de développement de la Banque mondiale lui-même dont l'objectif à atteindre est la satisfaction des "besoins fondamentaux" (à savoir précisément : l'alimentation, la santé, le logement et l'éducation). Dans l'un de ses ouvrages, l'historien et pédagogue spécialiste en développement, Lê Thành Khôi, met quatre observations sur cette liste de "besoins fondamentaux" que nous redirons en substance ci-après. D'abord, elle est simplement quantitative. Ensuite, il y a d'autres besoins qui sont aussi essentiels pour tout être humain, mais qui ne sont pas inclus dans la liste : pour les individus (besoins d'expression, d'information, d'identité, d'épanouissement) et pour les peuples (besoins de paix, d'indépendance, de dignité nationale). Puis, les besoins, quantitativement et qualitativement ne restent pas constants, mais varient avec l'évolution même de la société. Enfin, la manière dont chaque société satisfait à ses besoins n'est pas universelle³.

Dans le même esprit, peut-être par coïncidence, une critique sur le concept de Turner est lancée par l'architecte Daniel Pinson. En le comparant avec Hassan Fathy, architecte égyptien dont nous parlerons dans la partie suivante, il soulève la question de fond. « *Deux différences notables séparent en effet les approches de Hassan Fathy et de John Turner, écrit Pinson, : le dernier s'occupe de l'habitat péri-urbain et privilégie la dimension économique des pratiques urbaines au détriment de leur dimension culturelle, tandis qu'Hassan Fathy, nous l'avons vu, met l'accent sur les modèles culturels et ce, dans le contexte des campagnes égyptiennes* »⁴.

¹ VAN DER LINDEN J. (1987) : *Sites and Services Reviewed*.

² PEATTIE L. (1979) : *"Housing Policy in Developing Countries: Two Puzzles"* in *World Development* vol. 7 no. 11/12 pp. 1017-22.

³ LÊ THÀNH KHÔI (1992) : *Culture, créativité et développement*, pp. 177-184.

⁴ PINSON Daniel (1992) : *Architecture et usage*, p. 118.

Mais les deux critiques ne participent pas aux polémiques qui accompagnent la préparation de l'application du concept. Elles apparaissent beaucoup plus tard, en 1992, et sont destinées à un autre but.

Quant à la Banque mondiale, nous le savons, elle continue ses projets comme avant.

2). Courant particulier : l'approche socioculturelle de l'architecture

Hassan Fathy est, peut-être, en tout cas à notre connaissance, le premier qui répond "précocement" (avec une approche plutôt "socioculturelle", comme nous verrons plus loin, que "politico-économique") aux problèmes posés par la globalisation dont nous avons parlé au début de ce chapitre. Nous disons "précocement" car son concept a été appliqué déjà, en fait, dans les années 1940, précisément dans la construction d'un village en Haute Égypte, Nouvelle Gournah, de 1945 à 1948¹. On peut même faire remonter son apparition dans les années 1930, dans les premières expositions des dessins architecturaux et les conférences de Hassan Fathy sur la maison en brique de boue en 1937². Le premier article de Hassan Fathy sur le nouveau village de Gournah a paru en français en 1947³. Depuis, et jusqu'aux années 1970, une dizaine de ses articles paraissent dans divers journaux internationaux, en français et en anglais⁴. Mais la première édition de son ouvrage qui expose le concept dans son intégralité n'a paru qu'en 1969 et s'est présenté, pour la version non arabe, en anglais sous le titre de *Gourna: A Tale of Two Villages*. Cette publication limitée par le Ministère de la Culture d'Égypte est reprise tout de suite, en 1970, par un éditeur français, J. Martineau, qui la publie sous le titre de *Construire avec le peuple*. Trois ans plus tard l'*University of Chicago Press* réédite la version anglaise sous un nouveau titre, *Architecture for the Poor*. La deuxième édition française, sous le même titre, est reprise par Sindbad en 1975. A son tour, Chicago réimprime sa version en 1976. Ainsi, les autres éditions se succèdent. Depuis, la célébrité de Hassan Fathy ne cesse pas de croître, grâce, non seulement à la diffusion internationale du livre lui-même, mais aussi aux nombreux ouvrages consacrés à lui et à ses ouvrages par diverses personnes et organisations, notamment l'*Aga Khan Award for Architecture*⁵.

¹ FATHY Hassan (1973) : *Housing for the Poor*.

² FATHY, *ibid.*, p. 5.

³ FATHY Hassan (1947) : "Le Nouveau Village de Gournah (Égypte)" in *Architecture Française*, 8, No. 73/74, 1947, pp. 78-82.

⁴ Voir la liste bibliographique dans l'ouvrage de STEELE James (1988) : *Hassan Fathy, Architectural Monographs 13*.

⁵ Hassan Fathy est couronné le *Chairman's Award* du premier cycle de la Nomination Aga Khan en 1980. Deux monographies sur Hassan Fathy ont été publiées sous le patronage de l'Aga Khan, l'une de RASTORFER Darl, RICHARD J.M. et SERAGELDIN Ismail (1985) : *Hassan Fathy. A*

Si le concept a émergé déjà dans les années 1930, pourquoi cette première édition intégrale en anglais en 1969 ? Et pourquoi cet intérêt croissant sur ses œuvres depuis 1970 ?

L'une des réponses à ces questions se révèle dans toutes les préfaces des éditions du chef-d'œuvre de Hassan Fathy. Il s'accorde parfaitement avec les grands changements du monde qui se sont produits à la charnière des décennies 1960 et 1970, dans lesquelles les pays en voie de modernisation sont confrontés aux problèmes non seulement "économiques", mais aussi "culturels" et dont ceux de l'habitat sont devenus une préoccupation mondiale. L'intérêt de l'ouvrage de Hassan Fathy est qu'il montre d'une manière tangible une possibilité de résoudre ces problèmes, non comme projet "économique" imposé à un groupe social au service d'un objectif qui lui est étranger, mais comme expression "culturelle" de ce groupe face aux problèmes qui sont, pour lui et pour une société plus large dont il fait partie, existentiels. Il offre donc un exemple d'une solution des problèmes de l'habitat, moins dans ses aspects quantitatifs / économiques / matériels / physiques / fonctionnels (dont les critères sont fixés par certains agents comme standard universel) que qualitatifs / culturels / spirituels / métaphysiques / esthétiques (suivant l'idéal de mode de vie de ses habitants).

C'est pour ces derniers aspects aussi que l'*Aga Khan Award for Architecture* (la Nomination Aga Khan de l'Architecture) est fondée en 1977. Le point de départ de l'*Award* est la prise de conscience, du Prince Aga Khan¹ du moins, que les conditions sociales et économiques changeantes, doublées par l'accélération du développement technologique, infligent, à 800 millions de musulmans dans le monde, un environnement qui ne reflète pas dans beaucoup de cas leur culture, leur mode de vie, leur foi et leur espérance². L'événement qui provoque directement sa fondation révèle cet esprit. Client et patron de la construction d'un nouvel hôpital à Karachi en 1976, Son Altesse l'Aga Khan IV était frustré par l'absence totale de programme contemporain et de vocabulaire formel de l'architecture qui conviennent au mode de vie de la société concernée — dans ce cas la société de Karachi, qui est musulmane par excellence. Ainsi, à la sortie de

Mimar Book in the series of Architects in the Third World, et l'autre de STEELE, op. cit. Son nom est mentionné, son ouvrage cité dans toutes les publications de l'*Aga Khan Award*.

¹ Sur la personnalité du Prince Aga Khan, voir KERLAU Yann (1990) : *Les Aga Khans*

² Discours de clôture de Son Altesse l'Aga Khan dans le dixième séminaire de l'*Aga Khan Award*. Voir THE AGA KHAN AWARD FOR ARCHITECTURE (1986) : *Architecture Education in the Islamic World*, pp. 210-211

la réalisation, le Prince Karim — qui règne sans Etat mais avec une fortune au rang des premiers du monde — fonde deux institutions : une école de médecine et une nomination trisannuelle de l'architecture¹. Le discours de l'Imam chi'ite-ismaélite dans l'événement de 1976 signalé plus haut indique l'objectif de l'*Aga Khan Award*. C'est, en substance, comme il est redit de diverse manière dans toutes les publications de l'*Aga Khan Award* : « pour encourager une architecture pour le monde islamique, celle qui est sympathique, aussi bien à son héritage spirituel et esthétique qu'aux aspirations actuelles des musulmans au changement et à l'amélioration »². Ainsi, de 1977 à 1995, plus de 1600 réalisations architecturales ou urbaines dans le Monde musulman ont été débattues dans six cycles de nomination trisannuelle dont 69 ont été choisies. Elles incluent un vaste domaine et une large échelle de l'environnement bâti, d'un château d'eau jusqu'à l'aéroport, d'un bâtiment singulier jusqu'à l'agglomération des habitations, du Maroc jusqu'à l'Indonésie. Entre-temps, des séries de séminaires et de publications sont réalisées, engageant des savants et des professionnels de renommée internationale pour préparer la nomination, mais aussi pour ouvrir des nouvelles problématiques et propositions. Parallèlement, d'autres activités sous le patronage de l'Aga Khan se créent. On connaît, par exemple, le Programme Aga Khan de l'Architecture islamique, une formation académique spécialisée au sein de l'Université d'Harvard et du M.I.T. Puis, il y a aussi des activités de recherches et de développements, des hôpitaux et des écoles, dans divers pays musulmans, financés par la Fondation.

Cette générosité ne se passe pas, cependant, sans susciter notre curiosité. Ces activités qui sont attachées à l'islam et au Monde musulman contiennent énormément des éléments non musulmans. Le siège de la Fondation même se trouve à Genève. Beaucoup de savants et de professionnels non musulmans sont engagés dans les nominations et les colloques de l'institution. Plusieurs réalisations primées ne sont pas destinées aux activités typiquement islamiques. Certains architectes lauréats ne sont pas musulmans...

¹ HOLOD Renata (1995) : *"Looking Back, Looking Forward. The Award in Perspective"* (pp. 160-163) in DAVIDSON Cynthia C. et SERAGELDIN Ismail (1995) : *Architecture beyond Architecture. Creativity and Social Transformations in Islamic Cultures. The 1995 Aga Khan Award for Architecture*

² Discours d'ouverture de Son Altesse l'Aga Khan dans le neuvième séminaire de l'*Aga Khan Award*. Voir THE AGA KHAN AWARD FOR ARCHITECTURE (1984) : *The Expanding Metropolis. Coping with the Urban Growth of Cairo*, p. xxi.

Quels sont donc les concepts proposés par ces courants de pensées ? Quelles sont leurs places par rapport au courant principal décrit précédemment ?

Nous n'allons pas exposer de nouveau toutes les réflexions qui s'y sont développées. Essayons d'en dégager seulement les éléments essentiels qui répondent à leur propre question : comment construire l'environnement bâti qui convient au mode de vie de ses habitants.

a). Hassan Fathy

Construire avec le peuple constitue une réflexion de Hassan Fathy sur ses expériences dans la construction d'un nouveau village en Haute Égypte de 1945 à 1948. Chargé par le gouvernement égyptien de construire un village entièrement neuf pour reloger toute une population déportée de son ancien habitat près d'un site archéologique de tombes pharaoniques à Thèbes, il a essayé de montrer les avantages et la pertinence de l'architecture traditionnelle héritée des anciens Égyptiens pour la solution des problèmes actuels d'habitat populaire, notamment en milieu rural.

On peut résumer le concept de Hassan Fathy appliqué à Gourna en quelques points. Le premier, une "tradition", contrairement à l'opinion courante qui se veut "moderne", ne signifie pas l'obsolescence et n'est pas un synonyme de stagnation. Elle peut constituer un fait nouveau. Chaque fois qu'un peuple diffuse l'emploi d'une innovation dans les solutions des problèmes actuels, il établit une "tradition". Le deuxième, la "beauté", la "qualité" ou la "valeur" d'une architecture ne se situe pas dans les matériaux de construction, mais dans la manière dont le peuple traite ces matériaux. Des matériaux simples tels que la brique de boue, ou même des bidons récupérés, ont une potentialité de former, aux mains habiles et sensibles à la beauté, une belle et agréable maison. Le troisième, chaque foyer, comme un individu, a sa propre aspiration qu'on ne peut pas uniformiser. On ne peut pas "standardiser" les logements d'un peuple comme on dessine une route une fois pour milliers de kilomètres. Pour cela, la construction d'un habitat nécessite, non seulement des architectes et des ingénieurs, mais aussi des savants de sciences humaines tels que sociologue et ethnologue afin de soulever les aspirations de ses habitants. Le quatrième, c'est au peuple de construire son habitat selon sa propre tradition, parce que, d'une part, c'est son droit et, d'autre

part, il en a les ressources et la capacité. Mais le gouvernement a son rôle à jouer. Il doit créer des conditions pour que le réveil de cette tradition fleurisse. Il donne au peuple des renseignements et des formations techniques et aussi, au fur et à mesure, des aides matérielles. Le cinquième, la réalisation d'une habitation est une fonction de participation de la "trinité" : propriétaire, architecte et artisan. Le rôle principal de l'architecte est de ressusciter la confiance du peuple à sa propre culture. Il sert de pont entre l'architecture de "peuple" et l'architecture d'"architecte".

Avec ces idées, Hassan Fathy a ressuscité l'ancienne technique nubienne de la voûte sans cintre en brique de boue en exposant toutefois la supériorité de sa qualité mécanique, esthétique et économique par rapport à celle de béton armé. En se basant sur une enquête auprès des populations concernées, et avec ses connaissances et sa sensibilité à la vie paysanne, il a conçu et dessiné toute une architecture du village qui convient, selon lui, à un idéal de mode de vie de ses futurs habitants. Mais, pour des raisons diverses, la construction du village qu'il a réalisé avec les maçons et les artisans qu'il avait formés était inachevée. Quinze ans plus tard, en 1961, lors qu'il l'a visité de nouveau, il l'a trouvé inchangé. La plupart des bâtiments existants étaient toujours inhabités. Aucun nouveau bâtiment n'a été érigé. Les populations continuent à vivre autour des tombes pharaoniques. Les problèmes restent les mêmes.

Le chef-d'œuvre de Hassan Fathy ne concerne donc pas, ou pas directement en tout cas, les problèmes d'explosions urbaines dont nous avons parlé. D'ailleurs, aucun de ses ouvrages ne répond aux questions de l'habitat urbain posées par les problèmes démographiques et économiques, d'urbanisation et de pauvreté du Tiers Monde¹. Dans la plupart de cas, il parle des habitations rurales. Quant aux problèmes urbains, il les conçoit notamment en terme de dégradation de la qualité physique (formelle / morphologique / spatiale / esthétique / architecturale) de la ville dont la cause principale est, à son avis, l'éclipse du système "traditionnel" "arabe" — il utilise constamment le terme "arabe" plutôt qu'"égyptien", "musulman" ou "islamique" pour une culture dont il fait partie et qu'il défend —

¹ Voir la liste de tous les ouvrages de Hassan Fathy dans la bibliographie de STEELE James (1988): *Hassan Fathy. Architecture Monographs 13*.

au profit du système dit "moderne" ou "occidental"¹. Mais, c'est là probablement l'intérêt principal des ouvrages de Hassan Fathy. C'est là qu'on trouve, peut-être, une alternative du développement, au moins au niveau d'idée, autre que l'"occidentalisation", chemin tracé par la logique économique et technologique dont on connaît les effets pervers, notamment la destruction des petits peuples et des cultures "non occidentales". Le succès du livre de Hassan Fathy fait parti, peut-être, du phénomène des années 1970, de cette fièvre de recherches de l'"alternative", du même rang que des ouvrages de Schumacher (*Small is Beautiful*), d'Ivan Illich (*Deschooling Society*), de Turner (*Housing by People*).

Le concept de Hassan Fathy montre une similarité, mais aussi une différence, par rapport au concept de Turner appliqué par la Banque mondiale. Il est similaire dans le sens que les deux concepts préconisent une politique de *self help* (autoconstruction assistée). Fathy lui-même utilise dans son ouvrage le même mot pour désigner son concept. La différence entre les deux se trouve, cependant, sur deux points.

Le premier est la place de la "culture". Alors que Turner est indifférent à l'égard de culture, Fathy considère la "culture" comme la source même des problèmes, mais aussi des solutions, de l'habitat. Pour lui « *culture est la réponse unique de l'Homme à son environnement dans ses efforts de se satisfaire aux besoins physiques et spirituels. Puisque les besoins et les environnements varient selon les différentes parties du globe, les cultures sont forcément variées aussi* »². "Culture" constitue, selon Fathy, une ressource, non seulement d'identité et de dignité d'un peuple, mais aussi de sagesse, de connaissance et de savoir-faire pour résoudre les problèmes auxquels il est confronté. Ainsi, l'architecture en brique de boue à Nouvelle Gourna est proposée comme à la fois une solution pratique, économique et fonctionnelle, d'une part ; une expression d'identité et de dignité des Égyptiens face à l'"occidentalisation", d'autre part.

Par ailleurs, Fathy ne parle pas du tout de l'islam, en tout cas pas de l'islam en tant que facteur déterminant de l'habitat. Il préconise le système traditionnel "arabe" dans l'habitat, de la maison jusqu'à la ville, mais pas "musulman" ou

¹ Voir par exemple ses ouvrages : *"What is a City"* (traduit de sa conférence à Al-Azhar en 1967) (pp. 122-136) in STEELE, *ibid.* et *"Constancy, Transposition and Change in the Arab City"* (pp. 319-333) in BROWN Carl S. (1973) : *From Medina to Metropolis*

² *"Hassan Fathy. Chairman's Award"* (p. 243) in HOLOD Renata et RASTORFER Darl (eds.) (1983) : *Architecture and Community. Building in the Islamic World Today.*

"islamique". C'est le facteur géographique et climatique, le désert chaud et aride, qui, selon lui, déterminent le caractère de l'habitat traditionnel arabe qu'il a décrit et défendu dans divers ouvrages¹. Or, ce caractère est secoué depuis le début du XIX^{ème} siècle par l'introduction de la culture occidentale dominée par l'industrie et la technologie. Cette force étrangère est imposée au peuple qui n'a pas de connaissance nécessaire pour envisager les myriades des nouveaux problèmes qui en résultent. Par conséquent, un style architectural hybride émerge au-dessous du niveau de "pur arabe" ou de "pur occidental"².

Le deuxième est le rôle de l'architecte. Alors que chez Turner l'architecte n'a presque plus de place, chez Fathy il occupe une position-clé. C'est une conséquence logique du premier point décrit plus haut où l'habitat constitue, non seulement une solution fonctionnelle, mais aussi une identité culturelle, non seulement d'un individu, mais aussi d'un peuple. Or, cette identité culturelle, — "arabe" dans le cas de Fathy — est menacée par la force étrangère — "occidentale", "technologique", "industrielle" selon Fathy — dont le peuple n'a pas de moyen de résister. C'est aux architectes la tâche de mener le combat contre l'invasion étrangère. « *Nous devons choisir, dit-il devant le public d'Al-Azhar en 1967. Soit devenir Arabe, ce qui nous oblige à évaluer notre héritage et à essayer de faire notre art suffisamment bon à accorder au présent, soit devenir Européen et suivre l'Ouest. Il est impératif pour nous de prendre la décision maintenant. Cela ne veut pas dire que nous devons ignorer ce qui se passe dans le monde, et je ne suis pas contre l'Occident. Je suis pour la science, pour la connaissance réelle et la bonne logique. Je suis contre le fanatisme, mais je suis fanatique dans mon opposition aux faux, à l'imitation naïve et l'incompétence, parce que leurs conséquences sont pires encore qu'une invasion politique* »³. L'architecte doit mener ce combat, selon Fathy, non seulement au niveau politique de l'habitat, mais aussi au niveau social le plus bas dont il a donné un exemple remarquable.

¹ Voir ses descriptions par exemple dans : *Housing for the Poor* (pp. 54-59) ; *"What is a City"* (traduit de sa conférence à Al-Azhar en 1967) (pp. 122-136) in STEELE, op. cit. et *"Constancy, Transposition and Change in the Arab City"* (pp. 319-333) in BROWN, op. cit.

² FATHY Hassan (1973) : *"Constancy, Transposition and Change in the Arab City"* (pp. 319-333) in BROWN, op. cit.

³ FATHY Hassan (1967) : *"What is a City"* (traduit de sa conférence à Al-Azhar en 1967) (pp. 122-136) in STEELE, op. cit.

b). Aga Khan Award for Architecture

Les faits curieux de l'*Aga Khan Award* signalés plus haut prennent la racine, en fait, dans la personnalité complexe du Prince lui-même. Nous n'allons pas exposer de nouveau l'histoire de sa vie qui ne nous concerne pas ici. Quelques passages de sa biographie nous aident, cependant, à comprendre le caractère cosmopolite de l'institution qu'il a fondée et que nous allons voir plus loin. « *Cet homme est un pont entre l'Est et l'Ouest*, dit l'Américain M.D.L. Johnston, vice-chancelier de l'Université McGill dans son discours en novembre 1983. *Ses directives sont au-delà de la politique, au-delà de la race, au-delà de la religion. Dans un monde déchiré par la division, l'hostilité, la guerre et la peur de l'holocauste nucléaire, c'est un phare rayonnant d'inspiration et de réalisations positives pour rendre meilleur le sort de l'humanité, pour améliorer la qualité de la vie civilisée et pour élever tous les peuples du monde dans la fraternité humaine* »¹. Suite à cet éloge, Yann Kerlau termine sa biographie non sans ironie : « *Prince par la grâce de l'Angleterre, dieu par la crédulité de ses sujets, humaniste autant par goût que par habileté, apôtre de la tolérance politique par intelligence, l'Aga Khan IV, évangéliste d'un Coran réinterprété, tient sa puissance de l'intelligence d'un autre : celui qui, deux générations avant lui, avait choisi d'être invisible pour régner sans partage sur vingt millions d'âmes* »².

Nous comprenons donc pourquoi, malgré son attachement à l'islam, l'*Aga Khan Award* est marqué, d'abord, par une ouverture d'esprit aux non musulmans. Elevé complètement en Occident, passant son éducation dans des bonnes écoles, vivant la liberté et la tolérance, connaissant la pluralité et la complexité du monde d'affaires et du monde politique, le Prince invite les experts et les professionnels de toute compétence et origine pour participer dans l'enrichissement de l'environnement physique du "monde islamique"³. Ainsi, parmi les intervenants des séminaires et les membres des équipes de nomination se sont trouvés des savants et des professionnels dont l'autorité est mondialement reconnue tels que Jacques Berque, Seyyed Hossein Nasr, Fazlurrahman, Mohammed Arkoun, Oleg

¹ KERLAU Yann (1990) : *Les Aga Khans* p. 416.

² KERLAU, *ibid.* p. 417.

³ Discours de fermeture de Son Altesse l'Aga Khan dans le dixième séminaire de l'*Aga Khan Award*. Voir THE AGA KHAN AWARD FOR ARCHITECTURE (1986) : *Architecture Education in the Islamic World*, pp. 210-211.

Grabar, Titus Burkhardt, Christian Norberg-Schulz, Hassan Fathy, John F.C. Turner, N.J. Habraken, Kenzo Tange, Charles Moore, James Stirling, Robert Venturi, Fumihiko Maki, Charles Jencks, ...

Il est caractérisé, ensuite, par une démarche intellectuelle. Les problèmes de nature très complexe de l'environnement bâti sont étudiés d'une manière approfondie, multidisciplinaire, critique et transparente. Chaque nomination dont le cycle dure trois ans est préparée par une série de séminaires et de publications, ce qui constitue, d'une part, une base solide du choix des lauréats et, d'autre part, un communiqué sur les problématiques du monde musulman discutées au sein de l'*Aga Khan Award*. L'appel au pluralisme est lancé par le Prince démocrate lui-même. Imam d'une communauté musulmane minoritaire dont se méfie la majoritaire, Son Altesse souligne que même dans le monde islamique il y a une grande diversité. « *Nous aurions tort d'espérer, dit le Prince, que chaque institution suive un modèle commun ou trouve une solution miraculeuse aux problèmes que nous discutons. Nous devons avoir le courage intellectuel d'avancer la diversité de pensées plutôt que d'essayer de fixer chaque idée à un concept donné, parce qu'il y a des centaines de différentes solutions possibles pour les problèmes dont nous parlons, telles que les relations entre l'architecture et la foi, l'architecture et la technologie, l'architecture et la société* »¹.

Il montre, enfin, une attitude prudente. Au lieu de proposer des solutions concrètes des problèmes d'explosion urbaine, il choisit de jouer un rôle de catalyseur et d'animateur du développement de l'environnement bâti². Ce choix n'est pas, cependant, croit le Prince, futile au développement. « *L'établissement d'un Prix qui aurait promu, encouragé et reconnu des travaux et des projets de qualité et d'intérêt exceptionnel dans divers aspects de notre environnement bâti est, je crois, une contribution nécessaire et fructueuse aux solutions des problèmes. Plus loin, j'espère que beaucoup de ces projets refléteraient une pensée sur les aspects pratiques des économies, des peuples et des pays qu'ils servent par leurs constructions basées sur l'utilisation efficace de ressources et les considérations de maintenance. Il y a de nombreux moyens dont le programme de l'*Award* peut approcher ses objectifs. Il peut développer des séries de*

¹ ibid.

² Discours d'ouverture de Son Altesse l'Aga Khan dans le neuvième séminaire de l'*Aga Khan Award* en 1984. Voir THE AGA KHAN AWARD FOR ARCHITECTURE (1984) : *The Expanding Metropolis. Coping with the Urban Growth of Cairo*, p. xxi.

conférences et de recherches. Son siège pourrait fonctionner comme un centre de documentation, arranger des séminaires et des expositions sur des thèmes d'architecture et de planification. Aussi, il peut se développer comme un centre pour de nouveaux environnements islamiques, agissant comme un échange d'informations, finançant des recherches spécifiques et des projets de développement, fournissant une riche bibliothèque spécialisée en design. Ainsi, ses activités pourraient contribuer aussi à la création de nouveaux processus de constructions et de nouvelles technologies »¹. Il n'a pas d'ambition non plus, le Prince y insiste, de devenir une école. L'un des rôles-clés qu'il peut jouer est de devenir un forum de pensées, pour l'échange d'idées, pour le partage de soucis, et, peut-être, pour développer des solutions de quelques uns des problèmes auxquels l'humanité fait face².

A la différence de la Banque mondiale, de Turner et de Fathy, l'*Aga Khan Award* ne propose donc pas une "solution", "opération" ou "action", mais plutôt une "évaluation", "critique" ou "réflexion" sur les problèmes de l'environnement bâti et les solutions proposées à travers des réalisations de projets dans le Monde musulman, y compris celles de *self help* financées par la Banque mondiale ou autres institutions financières internationales. Il nous reste à savoir comment il attache les réalisations primées du Prix Aga Khan à l'"islam". Comment il conçoit le rapport entre l'"islam" et l'"architecture" qui constituent les piliers de la spécificité de l'institution ? Est-ce qu'il les lie en terme d'"architecture islamique"? Est-ce qu'il voit une spécificité dans l'"architecture" du "Monde musulman" ?

Beaucoup d'énergie de l'*Award* a été consacrée pour répondre à ces questions, notamment au début de son existence, mais aussi, au fur et à mesure, au cours de ses activités. Le premier séminaire, organisé en avril 1978, qui constitue le point de départ des activités de l'*Award*, par exemple, est intitulé *Toward an Architecture in the Spirit of Islam*, tandis que le quatrième, en 1979, *Architecture as Symbol and Self-Identity*. Mais, ces questions resurgissent encore plus tard, en 1984, par exemple, dans le neuvième séminaire sur *The Expanding Metropolis*.

¹ Discours d'ouverture de Son Altesse l'Aga Khan dans le premier séminaire de l'*Aga Khan Award* en 1978. Voir THE AGA KHAN AWARD FOR ARCHITECTURE (1978) : *Toward an Architecture in the Spirit of Islam*, pp. viii-ix

² Discours de clôture de Son Altesse l'Aga Khan dans le dixième séminaire de l'*Aga Khan Award* en 1986. Voir THE AGA KHAN AWARD FOR ARCHITECTURE (1986) : *Architecture Education in the Islamic World*, pp. 210-211

Coping with the Urban Growth of Cairo où Mohammed Arkoun consacre une conférence sur *"Muslim Character: The Essential and the Changeable"*. Ce n'est pas la place ici pour exposer tous ces débats. Trois approches nous paraissent, cependant, éclairantes dans la quête de réponses à ces questions.

La première, menée par l'historien de l'art islamique Oleg Grabar, essaie de chercher les caractéristiques communes de ce qu'on pourrait appeler l'"architecture islamique" à partir de la "forme". Y a-t-il un système islamique de symboles et de signes qui est visuellement perceptible ? Combien est-il universel et quelles sont ses variantes ? Quelles sont les sources de ce système : le constat de la foi révélée et développée d'une manière théologique et pieuse, ou l'évolution des formes visuelles durant quatorze siècles ? Dans quelle façon et comment étaient transformés les signes et les symboles en formes de bâtiments ? Combien sont-elles valables les expériences et les mémoires du passé dans le présent et l'avenir ? Après une vaste enquête dans l'Histoire de l'art, Grabar tend à penser que « *ce n'est pas les formes qui identifient la culture islamique et, par extension, la perception des musulmans sur leur architecture, mais les sons, l'histoire et un mode de vie* » ou, comme il répète « *J'ai trop souligné peut-être que la culture islamique trouve son moyen d'identification de soi dans l'ouïe et dans l'acte plutôt que dans la vue* »¹.

La deuxième, l'historien de la pensée islamique, Mohammed Arkoun en tête, essaie d'analyser les problématiques du Monde musulman aujourd'hui, dont l'architecture, à partir de la "pensée". La problématique principale (le malaise de l'islam face à la modernité, la tendance "islamiste" qui prétend trouver un modèle "islamique" à appliquer dans tous les domaines, y compris dans l'architecture), prend racine dans la "rupture" du Monde musulman, d'abord avec sa propre tradition de pensée classique, et ensuite avec le monde extérieur. Alors que l'Europe chrétienne — qui avait jadis le même "cadre ontologique" (la croyance à la révélation) que celui du Monde arabe musulman — trouve et élabore la "modernité" depuis le XVI^{ème} siècle, le Monde arabe plonge dans l'"orthodoxie" jusqu'au moment où il a été choqué par l'invasion de l'Europe "moderne" au XIX^{ème} siècle. Alors qu'en Europe la "modernité" émerge de l'intérieur, dans le Monde arabe elle est imposée de l'extérieur, une raison pour laquelle l'islam est

¹ GRABAR Oleg : *"Symbols and Signs in Islamic Architecture"* (pp. 25-32) in HOLOD Renata et RASTORFER Darl (eds.) (1983) : *Architecture and Community. Building in the Islamic World Today*

utilisé souvent comme idéologie de résistance. Alors que pour l'Europe on ne parle plus de culture "chrétienne", mais plutôt française, anglaise, allemande, etc., pour le Monde arabe on continue d'évoquer une culture "islamique". Le problème se situe donc, selon Arkoun, dans la pensée : dans la rencontre ou le conflit entre le cadre ontologique "médiéval" et "moderne". Comment les musulmans envisagent-ils ce conflit ? Est-ce qu'ils font la riche et originale *munazarat* comme les penseurs musulmans classiques face à la philosophie grecque qui n'a rien à voir avec leur cadre ontologique ? Ou alors dans une guerre idéologique comme dans beaucoup de cas ? On ne peut pas parler de la "culture islamique" ou de l'"architecture islamique", car cette notion est plutôt idéologique que scientifique. Elle est aussi trop vaste et impossible à définir. Ce qu'il faut, c'est étudier ce qui se passe au Maroc, en Algérie, en Iraq, ou dans d'autres sociétés musulmanes¹.

La troisième, lancée par l'économiste Mahbub Ul-Haq, essaie d'amener l'*Award* à la "réalité". Il souligne d'abord le discours de Son Altesse à Istanbul en 1978 : « *Nous sommes concernés par le monde islamique et, au-dessus de tout, par le peuple de l'islam* ». Or, le peuple de l'islam vit économiquement dans la pauvreté et politiquement et socialement dans l'injustice. Si l'"architecture islamique" veut être une réalité vivante, elle doit répondre aux besoins de la majorité des peuples musulmans qui sont pauvres. L'"architecture islamique" doit se détacher de l'image figée des palais royaux, châteaux anciens, jardins majestueux ou monuments superflus. Elle peut emprunter, bien sûr, les éléments remarquables du passé, mais elle doit les traduire dans une architecture totalement nouvelle qui manifeste l'esprit essentiel de l'islam et de ses valeurs : égalité, accessibilité, participation de masse, et efficacité de coût. Il doute cependant de l'utilisation du terme "architecture islamique". Y a-t-il architecture "islamique" et "non islamique" ? Mais, il sait que le problème essentiel ne se situe pas dans la querelle de définition. « *Ce qui est important est que nous continuons à chercher* »².

¹ ARKOUN Mohammed : *"Muslim Character: the Essential and the Changeable"* (pp. 233-235) in THE AGA KHAN AWARD FOR ARCHITECTURE (1984) : *The Expanding Metropolis. Coping with the Urban Growth of Cairo*

² MAHBUB UL-HAQ : *"Islamic Architecture and the Poor People of Islam"* (pp. 40-42) in HOLOD Renata et RASTORFER Darl (eds.) (1983) : *Architecture and Community. Building in the Islamic World Today*

Les contributions de l'*Aga Khan Award* ne se situent donc pas dans les aspects "économiques", mais dans ceux "de sens" de projets dans le contexte du Monde musulman. Mais il y a de plus. Au-delà de l'architecture, les séminaires et les publications de l'*Award* contribuent à ce que Mohammed Arkoun appelle « *la réhabilitation de la tradition de la pensée musulmane* »¹. On peut se demander si le Prince Aga Khan n'est pas en train de prendre le rôle du Prince Harun Al-Rachid qui permet aux penseurs musulmans de procéder à la *munazarat* signalée plus haut, non pas face à la philosophie grecque, mais face à la "modernité".

c). Courant "arabo-islamiste"

Nous appelons "arabo-islamiste" le courant de pensée architecturale que nous allons exposer pour trois raisons. La première : il revendique l'existence de l'architecture dite "islamique" et la nécessité de son développement face à la tendance dominante de l'Occident. La deuxième : cette architecture est fondée, selon ses défenseurs, sur l'enseignement islamique dérivé du coran et de la tradition prophétique. La troisième : ce courant de pensée se développe dans le cadre de la politique du rayonnement de la culture arabe financé notamment par l'Arabie Saoudite.

Gardien du lieu saint de l'islam, le Royaume d'Arabie Saoudite, conservateur sur le plan politique mais riche en pétrole, n'a apparemment pas voulu rester neutre dans le débat houleux concernant la recherche de l'identité arabe et islamique des années 1970. Nous n'avons pas suffisamment de renseignements sur les activités qui se sont produites. Mentionnons seulement trois ouvrages révélateurs.

Le premier, *Islamic Architecture and Urbanism*, est publié par la *King Faisal University* en 1983². Il constitue les actes d'un symposium organisé à l'occasion de la 1400^{ème} année de l'ère musulmane par le *College of Architecture and Planning, King Faisal University*, du 5 au 10 janvier 1980. Comme dans le cas de l'*Aga Khan Award*, nous y trouvons un nombre impressionnant d'interventions de

¹ ARKOUN Mohammed : "*Muslim Character: the Essential and the Changeable*" (pp. 233-235) in THE AGA KHAN AWARD FOR ARCHITECTURE (1984) : *The Expanding Metropolis. Coping with the Urban Growth of Cairo*

² GERMEN Aydin (ed.) : *Islamic Architecture and Urbanism. Selected papers from a symposium organized by the College of Architecture and Planning, 5-10 January 1980*. Dammam : *King Faisal University*, 1983. Note : 21,5 cm X 27,5 cm ; 397 p. ; ph., ill.

savants occidentaux tels Oleg Grabar, Robert Hillenbrand, François-Auguste de Montêquin, Geoffrey Broadbent, N.J. Habraken, etc.

Le deuxième, *Housing in the Islamic City*, contient les actes d'un symposium organisé à Ankara-Turkey, du 21 au 25 juillet 1984, financé par l'*Organisation of Islamic Capitals and Cities*, édités par le CPAS (*Center of Planning and Architectural Studies*), le Caire, sous la direction d'Abdelbaki Ibrahim¹. N'y figurent que des savants (architectes, urbanistes, universitaires) arabes et musulmans tels que : Abdelbaki Ibrahim (architecte-ingénieur, urbaniste, ancien universitaire, écrivain, publiciste, égyptien), Saleh Lamei Moustafa (professeur en patrimoine architectural islamique à l'Université de Beyrouth), Yacoub Youssef Almas (architecte-ingénieur, directeur du Bureau de la Municipalité de Doha, Qatar), Abdelkader Hamza Kowshak (architecte-ingénieur, secrétaire général de l'Organisation des Capitales et Villes islamiques), etc.

Le troisième, *Preservation of Islamic Architectural Heritage*, contient les actes d'une conférence sur la préservation de l'héritage architectural des villes islamiques tenue à Istanbul du 22 au 26 avril 1985, et est publié par la *King Saud University* en 1988². Nous y trouvons également, en nombre moins important par rapport au premier ouvrage cité plus haut, des savants occidentaux : Robert M. Bernhard, Hugh Burgess, Dieter Ackerkrecht, etc.

Malgré la similitude avec l'*Aga Khan Award* qui fait appel à des experts non arabes et non musulmans au profit de l'"islam", le courant "arabo-islamiste" se distingue de l'*Aga Khan Award* sur plusieurs points. La différence fondamentale entre les deux courants se trouve apparemment dans l'attitude à l'égard de l'"islam" : "ouverte" dans le courant de l'*Award*, "conservatrice" dans le courant arabo-islamiste. Alors que dans le premier les notions d'"islam" et d'"islamique" sont questionnées et débattues à fond ; dans le deuxième, elles ne sont même pas abordées. Alors que dans le premier on arrive à la conclusion que le terme "islamique" ne peut plus être appliqué à la culture, sauf avec prudence, dans le deuxième, on accole constamment l'adjectif "islamique" aux mots culture, architecture, ville, urbanisme, etc., sans définition préalable et sans rendre compte

¹ IBRAHIM Abdelbaki (1984) : *Housing in the Islamic City. Proceedings of a Symposium held in Ankara-Turkey, July 21-25, 1984.*

² ARAB URBAN DEVELOPMENT ISNTITUTE : *Preservation of Islamic Architectural Heritage. Proceedings of the Conference on the Preservation of Architectural Heritage of Islamic Cities, Istanbul, 22-26 April 1985.* Riyadh : King Saud University, 1988. Note : 21,5 cm X 27,5 cm ; 393 p. ; ph., ill.

des contradictions qui en résultent. Alors que dans le premier on ne se réfère plus à la "chari'a", dans le deuxième on prône l'application de la "chari'a" ou, du moins, on se réfère à elle dans la planification architecturale¹.

De cette différence fondamentale découle la distinction dans la notion d'identité "arabe", "islamique", et parfois "arabe islamique". Alors que pour l'*Award* cette identité est encore à trouver ou, du moins, discutable ; pour le courant arabo-islamiste elle existe déjà. « *En dehors des actes de conférence, se développent des concepts de planning, des programmes d'action, et des techniques qui peuvent être adoptés pour restaurer et préserver l'héritage de l'architecture islamique. Beaucoup de solutions et de recommandations ont été discutées et analysées dont la mise en œuvre assurera une continuité de l'identité arabe et islamique des villes islamiques* » écrit Ibrahim Al-Angeri, Ministère des Affaires Municipales et Rurales du Royaume d'Arabie Saoudite, dans la préface de *Preservation* mentionné plus haut.

La différence entre les deux courants se trouve aussi dans l'objectif. Alors que dans le premier l'objectif inclut, comme on l'a vu plus haut, non seulement le respect de l'héritage spirituel et esthétique, mais aussi des aspirations actuelles des musulmans au changement et à l'amélioration, dans le deuxième il s'oriente clairement vers la protection de l'"identité des villes islamiques" face à la menace d'"occidentalisation"².

Dans le domaine du logement, les communications présentées dans le deuxième ouvrage mentionné plus haut illustrent bien sa tendance "arabo-islamiste". Par exemple : en se référant au coran et aux hadiths, Saleh Lamei Moustafa conclut, sans contestations d'autres intervenants, que « *la maison à cour est l'identité de l'architecture islamique* »³. Tandis que Yacoub Youssef Almas affirme que la planification de la maison "islamique" doit rendre compte de la *chari'a* dont le point central, à propos de la maison, est que « *L'islam fait honneur à la femme et lui donne une position suprême dans la société. Ainsi, dans la conception du logement islamique, il faut la séparer de l'étranger, afin de lui*

¹ Voir les interventions de LLEWELLYN Othman : *'Shari'ah Values Pertaining to Landscape Planning and Design'* (pp. 31-42) in *Islamic Architecture*, op. cit. et AL-HATHLOUL Saleh : *'The Role of the Shari'ah in the Transformation of the Physical Environment of Arab-Muslim Cities'* (pp. 213-225) in *Preservation*, op. cit.

² Voir l'*'Introduction'* (pp. 5-8) de Dr. M.A. AL-HAMMAD dans *ARAB URBAN*, ibid.

³ Saleh Lamei Moustafa (1984) : "The Islamic Identity in the Design of Courtyard Houses" in IBRAHIM Abdelbaki, op. cit.

*donner une occasion d'accomplir ses devoirs domestiques dans une liberté et une intimité complètes. Par conséquent, nous trouvons que la maison islamique est divisée en deux parties : l'une pour les femmes, l'autre pour les hommes, chacune avec sa propre entrée »*¹. Pour appliquer ce principe dans le monde actuel, il propose quelques prototypes de plans intérieurs de l'appartement "islamique" dont nous présentons deux exemples dans l'ANNEXE 10.

Ainsi, sans aller plus loin, il nous semble que le courant arabo-islamiste n'échappe pas à son cadre épistémologique, "médiéval" au sens d'Arkoun, et au régime politique de son financier, le Royaume d'Arabie Saoudite, "conservateur". Ce courant de pensée trouvera son écho, comme nous verrons plus tard, dans les divers pays musulmans.

¹ Yacoub Youssef Almas (1984) : *"The Appropriate House for the Muslim within the Master Plan of the City"* in IBRAHIM, op. cit.

c. Urbanisme en Égypte

Notons que l'Égypte dans la période que nous étudions, 1975-1993, est marquée par deux phénomènes qui nous paraissent paradoxaux. D'un côté, on voit l'ouverture du pays aux apports étrangers, notamment occidentaux, à travers les investissements des capitaux et les aides financières, mais aussi les touristes, les expatriés, les médias de masse, les produits de consommation, ... On peut vivre dans les grandes villes en Égypte, si on a les moyens, comme en Europe, comme si on était dans un pays de liberté. De l'autre côté, on y voit la montée du "formalisme religieux", la prolifération des mosquées, l'amplification des pratiques rituelles, la multiplication de nombre des femmes en *higab* (costume "islamique"),... Ce deuxième côté a atteint un degré violent : destructions des églises, attaques aux personnalités publiques, confrontations sanglantes entre la force militaire de l'État et les partisans armés de certains groupes musulmans, et, le plus choquant, assassinat du Président Sadate lui-même. Pourquoi ce paradoxe ?

Nous n'allons pas répondre à cette question qui ne concerne pas directement notre étude et qui a été étudiée par des chercheurs intéressés¹. Nous nous demandons simplement si ces éléments ont des rapports avec les problèmes urbains que nous allons voir ci-après.

1). *Infitah* : solution ou problème ?

On sait que l'*infitah* est une mesure de l'État proposée par Sadate au début de son règne pour redresser l'Égypte de son effondrement. Est-elle une "solution" ? On n'est pas sûr, car, d'une part, lorsqu'elle est annoncée, on ne savait pas encore exactement le "problème" ou, précisément, le "problème" n'avait pas encore été formulé d'une manière scientifique. D'autre part, elle engendre à son tour d'autres problèmes. Dans le domaine du logement, par exemple, c'est l'équipe issue de l'*infitah* qui, selon Hanna, crée, avec un raisonnement erroné, le problème plutôt qu'elle ne le résout². Quant aux problèmes d'urbanisme et d'habitat que nous allons voir ci-dessous, les "directives" précèdent les

¹ Voir notamment les ouvrages de GILLES Kepel : **Le Prophète et le Pharaon. Les mouvements islamistes dans l'Égypte contemporaine** (1984) et **La Revanche de Dieu. Chrétiens, juifs et musulmans à la reconquête du monde** (1991).

² HANNA Milad (1992) : **Le logement en Égypte**.

"problèmes". Sadate a ordonné de développer la zone du Canal, par exemple, avant qu'on ne sache les données quantitatives démographiques et géographiques de la région. C'est grâce à cet ordre que les enquêtes du terrain ont été faites. Voyons comment Sadate arrive à l'*infitah*.

A son ascension en 1970, Sadate hérite de Nasser une Égypte économiquement en ruine et sociologiquement indignée. Après la défaite de 1967, l'économie égyptienne tombe presque en faillite. La Guerre des Six Jours termine par le contrôle d'Israël sur la péninsule du Sinaï et son refus au droit de l'Égypte à la moitié de son produit pétrolier. Le revenu égyptien en devise étrangère du Canal de Suez s'arrête complètement à cause de sa fermeture. La dépense militaire, de 1967 à 1970, avale un presque quart du revenu national. Les relations détériorées avec les États-Unis pendant les guerres du Yémen (1962-1967) privent l'Égypte des aides nécessaires d'Amérique, notamment du blé. La rupture diplomatique avec l'Allemagne Ouest depuis 1956 (à cause de sa vente des armes à Israël) empêche l'Égypte d'une possible assistance économique¹. Dans ce cas, l'autobiographie de Sadate lui-même nous donne des renseignements très riches. Il révèle, non seulement les faits économiques de l'Égypte à l'époque, mais aussi le sentiment d'indignation d'un peuple face à ses défaites et la volonté de regagner sa dignité humaine, ce qui l'amènera à la "victoire" d'octobre 1973 et à l'*infitah* (politique d'ouverture) dont nous parlerons plus loin. Citons pour l'instant quelques passages révélateurs.

En 1970, j'ai lu un rapport rédigé aux États-Unis qui analysait de la façon suivante la situation économique de l'Égypte : « *Que Nasser crie aussi fort qu'il le veut : il sera bientôt sur les genoux économiquement parlant* ». A cette époque, nous ne pouvions plus compter que sur nos propres ressources ; plus aucune aide d'aucune sorte ne nous parvenait de nulle part : ni des Soviétiques, ni d'Amérique, ni d'Europe occidentale, ni des pays arabes. Tout ce que nous recevions du monde extérieur — qu'il fût occidental, oriental ou arabe — c'était de la *Schadenfreude*. Notre économie avait été réduite à néant par la guerre du Yémen, la sécession syrienne, l'application marxiste du socialisme et la défaite infamante de 1967.

Je lus et relus le rapport américain dont j'ai parlé, et je m'arrêtai à l'une de ses conclusions, que je trouvai extrêmement troublante : selon ce texte, l'accroissement démographique de l'Égypte conduirait à une augmentation de la consommation qui, en deux ans tout au plus à partir de 1970, amènerait l'économie de l'Égypte à zéro. Tout alarmé que je fusse, je pensai qu'il devait s'agir d'un coup de bluff de la propagande occidentale, d'une manœuvre qui s'inscrivait dans le cadre de la guerre psychologique destinée à nous obliger à nous soumettre aux conditions d'Israël.

¹ VATIKIOTIS P.J. (1991) : *The History of Modern Egypt*, p. 412.

Mais lorsque je pris le pouvoir, je me rendis compte de l'amère véracité du rapport américain. Ayant appelé le Dr Hassan Abbas Zaki, qui était alors ministre des Finances et de l'Économie, je lui demandai ce qu'il en était de notre situation économique. Il me répondit simplement que les caisses étaient vides et que nous étions presque en faillite.

[...]

Je tournai et retournai le problème dans tous les sens et essayai de tirer le maximum de toutes les sources de rentrées possibles et imaginables. Durant l'année 1971 et l'année 1972, les dimensions réelles de notre ruine ne m'apparaissaient pas encore clairement. Mais cinq jours seulement avant la guerre d'octobre 1973, je demandai au Conseil national de sécurité de regarder la situation en face et je lui appris que notre économie était tombée plus bas que zéro. N'importe quel autre homme, dans ma position, eût été épouvanté par cette situation, j'en suis certain : mais j'y réfléchis calmement et je pris ma décision.

Je doute que quiconque, à ma place, eût trouvé le courage de prendre n'importe quelle décision : mais pour moi, la clé du salut — politique, économique et militaire — c'était de redresser la situation qui découlait de la défaite de 1967 ; en cela j'avais pleine confiance. Ainsi nous pourrions reprendre confiance en nous et regagner celle du monde. La situation économique n'était que l'une des dimensions du problème.

La tâche fondamentale était donc d'effacer la honte et l'humiliation qui découlait de la défaite de 1967. Il serait mille fois plus honorable pour nous — pour mes quarante mille enfants des forces armées et pour moi-même — d'être ensevelis en traversant le canal que d'accepter une telle honte et une telle humiliation : de cela, j'en étais sûr. Car la postérité dirait alors que nous étions morts honorablement sur le champ de bataille et elle continuerait le combat à notre place¹.

Après 1973, il n'est plus possible pour l'Égypte de retourner au modèle économique établi par Nasser qui a atteint déjà ses limites. Elle ne peut pas aller au régime socialiste radical non plus à cause de ses contraintes internes et externes tels que la dépendance croissante d'aides financières de l'Arabie Saoudite et, après la rupture de coopération avec l'Union Soviétique en 1972, d'assistance américaine. La tendance de choix est donc limitée : une économie capitaliste en parallèle avec un État autoritaire².

Ce choix a été pris, en fait, par Nasser, d'une manière timide, à la fin de son règne. Mais, c'est Sadate qui le développe d'une manière franche. Ainsi, à partir de 1971, il introduit un certain nombre de directives politiques. En juin 1971, il proclame son Plan d'Action nationale, suivi en septembre de la même année par un referendum et une constitution. En 1972, il expulse tous les experts soviétiques de l'Égypte. Mais son acte le plus décisif est peut-être sa "Déclaration d'Octobre" 1974 qui deviendra la base de l'*infitah* (politique d'ouverture) sur laquelle la Loi

¹ EL-SADATE Anouar (1978) : *A la recherche d'une identité*, pp. 312-314.

² VATIKIOTIS, op. cit., p. 427.

d'investissement No. 43 / 1974 était promulguée et édictée. Destinée premièrement à attirer les investissements des capitaux arabes et étrangers sous des conditions privilégiées, cette politique n'est possible que par l'abandon de beaucoup de provisions d'une économie de secteur public contrôlé strictement par l'Etat. La Politique d'ouverture implique donc la reconnaissance des avantages d'une économie de marché — capitaliste — pour le traitement des graves maladies économiques et sociales de l'Égypte¹. Est-ce qu'un tel capitalisme est une solution viable pour un pays comme Égypte ? C'est une question difficile qui dépasse notre étude.

Les faits montrent, cependant, que l'*infitah* engendre des nouveaux problèmes. Alors que sous Nasser le soutien du pouvoir vient de la classe ouvrière et des intellectuels, Sadate embrasse la bourgeoisie sans hésitation. Les mariages de ses enfants avec ceux de Sayyid Marei (orateur de l'Assemblée) et de Osmane Ahmed Osmane (le plus grand entrepreneur égyptien, désigné par Sadate comme Ministre du Logement et de la Reconstruction) sont tout à fait révélateurs. Avec Sadate émerge une nouvelle élite des bureaucrates et des nouveaux riches : des entrepreneurs et des médiateurs entre l'Égypte et les investisseurs étrangers appelés, par des critiques, *compradores*. Les masses populaires restent, cependant, autour du seuil de la pauvreté. En outre, les efforts pour attirer les investissements des capitaux étrangers n'ont pas tellement de succès. Quelques Arabes ont investi leur fonds en Égypte, non pas dans le secteur productif, mais dans les constructions des appartements luxueux. Pendant ce temps, la dette extérieure continue à croître et le pays ne peut plus payer même les intérêts. L'aide étrangère venant d'Amérique est dépensée complètement pour subventionner le besoin de base, rien ne peut être investi pour un développement économique à long terme. Le Fonds monétaire international suggère le gouvernement d'arrêter la subvention et d'utiliser le fonds pour un but plus productif. En janvier 1977, le gouvernement annonce son arrêt de subvention au besoin de nourriture. On connaît les effets : les émeutes populaires s'explodent au Caire, les masses brûlent des boîtes de nuit et des voitures luxueuses — signes de l'affluence et de la présence des étrangers — et crient des slogans contre Sadate et les membres de sa famille. Sadate n'a réussi à calmer les émeutes qu'après l'utilisation de l'Armée².

¹ VATIKIOTIS, op. cit. p. 429.

² Sources : MARSOT Afaf Lutfi Al-Sayyid (1986) : *A Short History of Modern Egypt* et VATIKIOTIS, ibid.

C'est à l'époque de l'*infitah* aussi, même si elle n'est pas la cause, que l'aspiration des Égyptiens à un monde meilleur change de registre, passe du domaine séculier à celui du religieux, du "marxisme" à l'"islamisme". Sadate a libéré, en 1971, des militants "islamistes" emprisonnés par Nasser pour, entre autres, l'aider à se débarrasser, en 1972, des milliers d'experts "communistes" / "marxistes" / "léninistes" soviétiques installés en Égypte. Deux lieux privilégient la propagation du rêve islamiste : d'un côté, les bidonvilles où se développent les réseaux de solidarité familiaux, provinciaux, mais surtout religieux face à la dureté de la vie et, parfois, à l'hostilité des appareils d'État ; de l'autre côté, les universités où les jeunes, le fruit de l'explosion démographique dont la plupart sont d'origine pauvre et rurale, vivent dans l'angoisse entre le rêve pur et la réalité obscure. Les organisations musulmanes telles *Ikhwanoul Mouslimine* et *Jama'at Islamiyya* constituent les cellules de formations et les réseaux d'actions. Les œuvres de Sayyid Qutb, Sous l'égide du Coran et Signes de piste nourrissent les esprits des partisans. Tout au long des années 1970 on voit s'affronter violemment les groupes musulmans, soit avec les forces armées (1973, arrestation des militants de *Jama'at Islamiyya* ; 1974, attaque de l'Académie militaire d'Héliopolis ; 1976, plusieurs événements liés aux actions de *Jama'at Islamiyya*, etc.), soit avec les Coptes (incendies d'églises, affrontements musulmans-coptes au Caire et à Assiout, etc.). On sait que les mouvements continuent jusqu'à nos jours¹.

Dans le domaine de l'habitat, que nous allons reprendre plus tard, le secteur de la construction et du bâtiment est désigné comme terrain d'investissement². Provoqués par la propagande de la "crise du logement", lancée par aussi bien le gouvernement que les experts internationaux, des entrepreneurs de construction prolifèrent. Milad Hanna — ingénieur et docteur en construction, écrivain et professeur à l'université du Caire, président de la Commission du logement au Parlement de 1984 à 1986 — décrit la situation du développement de l'habitat en Égypte à l'époque de l'*infitah* d'une manière critique. Il montre comment l'Égypte a été envahie par des sociétés occidentales et comment des *compradores* égyptiens ont proliféré.

¹ Pour plus de détails, voir les deux ouvrages de KEPEL Gilles, op. cit.

² HANNA, op. cit. p. 52.

L'Égypte ouvre alors ses frontières aux sociétés européennes et américaines. Celles-ci, par centaines, envahissent le marché, elles importent les machines, les grues, les bulldozers, les bétonnières, les équipements et matériaux dont le marché égyptien était jusqu'alors privé : céramiques, sanitaire de couleur, papiers peints, moquettes, aluminium, verre fumé, appareils électro-ménagers, persiennes métalliques, etc., sans oublier le ciment et le fer à béton. Les intermédiaires égyptiens — bénéficiant de commissions sur les différents produits importés, travaillant pour le compte de plusieurs sociétés — réalisent des fortunes rapides et s'efforcent de se lier aux hommes du pouvoir. Les alliances matrimoniales sont fréquentes à l'époque. Le pouvoir étatique sert d'intermédiaire aux étrangers et aux sociétés concurrentes fuyant la récession qui frappe alors l'Europe.

Ces intermédiaires reconnus par les sociétés étrangères représentent vite un centre de pouvoir économique, ce sont en quelque sorte — et pour certains — des *compradores*¹.

Ce sont non seulement des sociétés d'entreprises occidentales qui envahissent l'Égypte, mais aussi des individus dits experts internationaux.

L'Égypte est — à l'heure de l'*infitah* — envahie par des milliers d'étrangers représentant des bureaux de consultation à la recherche de débouchés. Ceux-ci entrent en contact avec les bureaux locaux, en général dirigés par un universitaire employant des chargés de TD et des chargés de cours (les responsables de ces bureaux gagnaient alors quelques centaines de livres par mois). Des contacts avec l'Occident naissent de "grands bureaux de consultations", réclamant des honoraires de plus en plus élevés, et dont certains deviennent rapidement d'énormes institutions capitalistes, déclarant au fisc des millions de revenus. Les bureaux "mixtes" sont quant à eux officiellement exemptés d'impôts, en vertu de la législation relative à l'"ouverture économique". La catégorie des ingénieurs-consultants et leurs satellites rejoint celle des hommes d'affaires et des banquiers et ils figurent parmi les classes riches en ascension sociale².

Cette agitation affecte à son tour le prix des terrains.

Par ailleurs, en très peu de temps, les prix des terrains se mettent à flamber de manière effrayante : 200 à 300 % de hausse annuelle à partir de 1974, et jusqu'en 1980, date à laquelle les taux d'augmentation annuelle se réduisent; les prix se stabilisent — ou presque — à partir de 1986 ; ils sont même à la baisse en 1987, conséquence de la crise économique. Les années 70 voient donc se faire d'immenses fortunes "tombées du ciel" aux mains de nombreux bénéficiaires.

Les régimes capitalistes luttent, en règle générale, contre ce type de fortune car ils en mesurent le danger (inflation, brutales mutations sociales, abandon des valeurs, dissolution des mœurs...) ; ils imposent l'augmentation du capital — *capital gaintax* — en prélevant 25 à 50 % de ces fortunes ou des plus-

¹ HANNA, op. cit., pp. 52-53.

² *ibid.*, pp. 53-54.

values effectuées quelle que soit la forme du transfert de propriété, résultat d'une vente ou d'une succession.

En Égypte, propriétaire terriens et spéculateurs ont rapidement formé une classe "jouant avec l'argent", ayant ses intermédiaires, ses alliés, ses parasites. Une véritable *mafia* s'est constituée pour gruger l'État, protégée parfois par des personnalités du pouvoir ou des représentants du peuple¹.

A la hausse de prix des terrain joint celle du ciment.

Il faut encore ajouter l'augmentation des besoins en ciment qui passent de 3 millions de tonnes / an pendant les années 60 à 10 millions à la fin des années 70 et 14 en 1986. L'importation est inévitable et laissée sous la responsabilité du secteur privé. Différentes sociétés naissent alors, se coalisent et forment d'importants "centres de pouvoir occultes". En "bonne logique", elles ont intérêt à ce que la crise du logement perdure, que la "rage de construire" ne faiblisse pas et que la demande se maintienne au niveau qui est le sien. Cette même logique les conduit à s'opposer à la réalisation rapide de projets de construction d'une nouvelle fabrique de ciment².

Combinée avec le boum du pétrole dans les pays arabes après la guerre 1973, en encourageant les populations égyptiennes à émigrer dans ces pays d'affluence, l'*infitah* aggrave les problèmes de l'habitat populaire.

La brusque hausse du cours du pétrole en 1974 est une véritable manne pour certains pays arabes : Arabie saoudite, pays du Golf, Libye... La croissance urbaine qui en résulte a quelques conséquences positives parmi lesquelles l'émigration de nombreux ouvriers égyptiens qualifiés. Il demeure toutefois que nous n'avons eu droit qu'aux restes, l'Europe et les États-Unis se taillent la part du lion.

Cette émigration égyptienne vers les pays arabes pétroliers a cependant un effet pervers : la mise en évidence de la rareté de la main-d'œuvre qualifiée dans le secteur du bâtiment et de la construction. Et en conséquence, les salaires augmentent quand la productivité diminue et que la qualité du travail et du fini se détériore...

L'emploi en zone rurale a souffert de cette évolution : beaucoup quittent la campagne pour travailler dans le secteur du bâtiment. Ceci se traduit par une augmentation de la demande de logements urbains, et par l'aggravation des phénomènes d'habitat informel, d'habitat défiguré, dont nous reparlerons³.

2). Problèmes urbains nationaux

A la différence des autres pays en voie de développement, l'Égypte connaît non seulement une croissance démographique rapide et inégale entre villes et

¹ *ibid.*, p. 53.

² *ibid.*, p. 54.

³ *ibid.*, p. 55.

campagnes, mais aussi une hyperconcentration des populations dans la Vallée du Nil et le Delta, des explosions urbaines au Caire et à Alexandrie. Au début de l'*infitah*, par exemple, la population égyptienne est, selon le recensement officiel de 1976, d'environ 38 millions, dont 98 % sont concentrés dans la Vallée du Nil et le Delta qui constituent 4 % du territoire national. Alors que la densité moyenne dans l'ensemble de l'Égypte est de 36 habitants / km², dans les deux lieux mentionnés elle est de plus de 1000. Cette haute densité est dominée notamment par la croissance démographique urbaine. Alors que dans les campagnes le taux annuel de croissance, de 1966 à 1976, est de 1,8 %, dans les villes il est de 3,3 %. De plus, parmi ces populations urbaines, plus de la moitié sont congestionnées dans les deux plus grandes villes d'Égypte. En 1976, par exemple, environ 50 % de la population urbaine d'Égypte (environ 10 millions) réside dans la conurbation du Grand Caire et 14 % (environ 3 millions) dans la conurbation d'Alexandrie. Entre ces deux villes, le Caire atteint un taux de croissance démographique plus rapide. Alors que dans l'ensemble de l'Égypte le taux annuel de croissance de la population urbaine, de 1960 à 1969, est de 3,7 %, au Caire il est de 4,3 %. Dans cette *oumm dounia*, la densité de la population atteint un degré impressionnant, environ 28.000 habitants / km² dans l'ensemble, 120.000 dans le quartier le plus pauvre. Dans ce dernier, on peut trouver, par exemple, une maison de deux chambres habitée par 20 êtres humains¹.

On connaît le cliché de la cause de cette explosion urbaine, commun dans tout le Tiers Monde : la croissance démographique rapide grâce à l'amélioration de la santé, d'une part, la surpopulation et le manque de facilités publiques dans les campagnes, d'autre part, ce qui provoque l'exode rural et l'urbanisation. Mais en Égypte, à la différence des autres pays en voie de développement, cette situation est aggravée par les guerres. En 1969, les populations des villes du Canal de Suez ont été déplacées, pour des raisons militaires, vers le Caire et le Delta. A la sortie de la guerre de 1973, pour des raisons qu'on a vues plus haut, l'Égypte entre dans une récession économique. En 1977, environ 31 % de la population urbaine

¹ Ces chiffres sont tous approximatifs, car les diverses sources utilisées révèlent des données différentes. Voir, par exemple, ARAB REPUBLIC OF EGYPT, CENTRAL AGENCY FOR PUBLIC MOBILISATION AND STATISTICS: *Statistical Year Book 1991* ; KURIAN George Thomas (1979) : *Encyclopedia of the third world* ; FOUAD GORGY Michel (1979) : *The Planned Development of Existing Communities in Egypt* ; BESHARA Aida (1981) : "Planning New Development Regions in Egypt" in *Third World Planning Review* Vol. 3, No. 2, mai 1981 ; INSTITUTE FOR HOUSING STUDIES (1983, 1984, 1986, 1989) : *Excursion to Egypt* ; MAAN E.E. et VAN DER LAAN M.S.C.A. (1987) : *Housing and Urban Research in Egypt*.

gagnent un revenu au-dessous du seuil de pauvreté défini par la Banque mondiale (547 dollars per ménage). En 1976, environ 17,5 % de la population active ne trouvent pas de travail¹.

La combinaison des deux éléments — explosion démographique et récession économique — entraîne la dégradation des conditions de l'habitat. Dans la région du Grand Caire, selon les études de 1966 à 1969, 26,7 % de bâtiments ne sont pas liés aux réseaux d'adduction d'eau, 20,1 % n'ont pas l'accès aux réseaux d'égout et 41,1 % ne sont pas alimentés en électricité. Les services de santé sont insuffisants, aussi bien sur le plan quantitatif que qualitatif. La collecte des ordures est un problème majeur dans toutes les villes d'Égypte, notamment dans les quartiers pauvres. Le manque d'eau potable et l'inégalité de sa distribution entre les différentes villes et à l'intérieur d'une même ville forment une image générale de la ville égyptienne. La circulation et le transport sont les problèmes les plus visibles dans les centres-villes².

Cette situation est aggravée par la "squatterisation". Elle prend diverses formes, d'une hutte sur un immeuble existant jusqu'aux bâtiments de deux ou trois étages sur la terre de l'État. Le plus impressionnant fait est certainement la "cité des morts" où les squatters utilisent les tombeaux et les mausolées à la périphérie est du Caire comme maisons d'habitation. Mais il y en a d'autres, tels que le bidonville sur le côté de la colline de Mouqatamme où Sœur Emmanuelle vivait pendant des années, et l'agglomération spontanée sur le désert sud du Caire.

Dans les périphéries de la ville, cependant, la croissance urbaine envahit les terrains agricoles les plus fertiles. Les nouvelles populations se logent dans des logements "informels", construits en dehors de la loi (notamment celle qui interdit la construction sur la terre agricole) et des codes de construction. Puisqu'ils sont illégaux, ils sont privés des équipements infrastructureux (réseaux d'adduction d'eau, d'égouts, d'électricité, etc.) et sociaux (écoles, hôpitaux, etc.). Malgré cette précarité, les logements informels continuent de proliférer et constituent 80 % des bâtiments existants³. Le processus de l'implantation du logement informel est toujours le même : un terrain vague, agricole ou non, proche de l'agglomération, est approprié, divisé en petites parcelles (70 à 120 m²). L'acheteur d'une parcelle

¹ MAAN E.E. et VAN DER LAAN, *ibid.* et *INSTITUTE FOR HOUSING STUDIES* (1989) : *Excursion to Egypt*.

² *INSTITUTE FOR HOUSING STUDIES* (1989), *ibid.*

³ MAAN, *op. cit.* p. 9 et HANNA Milad (1992) : *Le logement en Égypte*, p. 59.

s'engage à laisser un accès de part et d'autre, faisant office de ruelle. Avec le temps, les maisons poussent, les quartiers s'installent... Les matériaux de construction nécessaires proviennent du marché noir. Le coût final de ces logements est de loin inférieur à celui provenant des circuits officiels : il n'y a plus d'intermédiaire ou de représentant. Le propriétaire et ses voisins sont souvent eux-mêmes les artisans et les ouvriers nécessaires. Les équipements sont simples mais fonctionnels¹. Le quartier d'Imbaba à la périphérie du Caire est un exemple remarquable. Les habitations informelles s'étendent aux bords du Nil. Certains habitants, d'origine rurale, continuent de cultiver la terre à côté des immeubles de plusieurs étages. On parle du phénomène de la "ruralisation" de la ville où le mode paysan de vie est implanté dans la régions urbaines².

L'Égypte est donc menacée aussi par la perte annuelle de 40 000-60 000 feddans ou 1-3 % de sa terre cultivable par l'empiétement urbain. Ainsi, 6 million de feddans de la terre agricole égyptienne sont consommés par l'usage non agricole : commercial, industriel, résidentiel et autre. Sans restriction du gouvernement, on estime que cette somme serait doublée à la fin du siècle³.

En terme d'habitat, avec l'*infitah*, et surtout en coïncidence avec la campagne de la Conférence mondiale de l'Habitat à Vancouver, on entend fréquemment, en Égypte, le discours alarmant du gouvernement sur la fameuse "crise" du logement. En 1975, 1976 et 1977, la presse égyptienne répète la diffusion d'un communiqué officiel qui déclare que l'Égypte subit un déficit d'un million d'unités de logement urbain et que depuis lors, avec l'évolution démographique prévisible, il faut construire 3,6 millions d'unités jusqu'en 2000. L'impact de ce discours sur les activités de construction du logement est extraordinaire, vivement illustré par Milad Hanna.

Les couches sociales en ascension, les *infitahi*, sont à l'origine d'une très forte demande d'un nouveau type de logements dits de luxe, achetés quel qu'en soit le prix. Dès 1975, l'offre est en rapide croissance : le ciel d'Égypte voit s'élever de nombreux et luxueux immeubles, des gratte-ciel sont implantés sur les rives du Nil et sur la Corniche d'Alexandrie. Les surfaces habitables sont plus vastes et l'on importe les meilleurs équipements⁴.

¹ HANNA, *ibid.*, pp. 59-60.

² MAAN, *op. cit.* p. 12 et EL-SIOUFI Mohamed M. (1982) : "*El-Mounira informal settlement, Cairo*" (pp. 22-26) in AGA KHAN PROGRAMME FOR ISLAMIC ARCHITECTURE : *Urban Housing: Designing in Islamic Cultures 2*.

³ FOUAD Michel (1983) : "*Planning for Development in Egypt*" (pp. 185-187) in HABITAT INTERNATIONAL Vol. 7, No. 3/4, 1983.

⁴ HANNA, *op. cit.*, p. 56.

Par conséquent, le coût de la construction du logement augmente d'une manière astronomique, de 10-12 LE / m² sous le régime de Nasser à 160 LE / m² en 1986 (hors le coût du terrain et des équipements). Les classes moyennes, aux revenus limités, n'ont pas accès à ce nouveau marché, qu'il s'agisse du fonctionnaire, du cadre gouvernemental (médecin, ingénieur, comptable, ...), du haut fonctionnaire "intègre" (c'est-à-dire sans autres sources de revenus : propriétaires terriens, foncières, autres emplois,...). Si la majeure partie des représentants de cette catégorie sociale n'occupait pas des logements anciens aux loyers gelés, elle ne pourrait affronter le coût de la vie. Quant aux classes populaires urbaines, ils ne peuvent pas accéder au logement "formel". Elles s'installent donc à la périphérie des villes, loin des yeux des autorités, et construisent en dehors de toute autorisation leurs logements "informels" dont on a parlé plus haut. « *La population des quartiers informels, écrit Milad Hanna, regroupe différents échantillons de l'humanité : ouvriers du bâtiment, petits fonctionnaires, artisans, vendeurs ambulants, jeunes diplômés de l'université, paysans ayant quitté la terre... Certains sociologues voient dans ce milieu peu cohérents, dans ce mélange d'urbain et de rural, un environnement propice au développement de l'extrémisme politique et religieux* »¹.

Le marché du logement formel est extrêmement disparate. Il comprend : logements anciens, datant de la seconde guerre mondiale, aux loyers modestes voire dérisoires du fait de l'inflation ; logements "intermédiaires", construits sous Nasser, aux loyers "raisonnables" ; logements meublés aux loyers beaucoup plus élevés ; logements à vendre. Les riches, qui ont compris que la crise durerait quelques années, achètent plusieurs appartements en prévision de l'éventuel mariage des fils et des petits-fils. Phénomène désormais très répandu : une même famille peut posséder plusieurs appartements que ce soit sous le régime locatif ou le régime de la propriété².

On sait depuis que cette situation entraîne un effet économiquement et socialement catastrophique. En 1986 on apprend avec stupeur que, selon le recensement de cette année, un million d'unités de logement urbain ou 1,8 millions d'unités de logement rural et urbain, sont inoccupées. Le nombre

¹ HANNA, *ibid.* pp. 57-60.

² HANNA, *ibid.* pp. 61-62.

d'unités de logements informels a cependant augmenté, au cours de ces dix dernières années, de 40 000 à 144 000. On parle en Égypte du phénomène "habitations sans habitants et habitants sans habitations". Milad Hanna a estimé, par un calcul fastidieux, que la valeur de l'ensemble des logements vacants monte à 40 milliards de livres égyptiennes, c'est-à-dire l'équivalent de la dette extérieure de l'Égypte en 1987. Pourquoi ce gaspillage et comment remédier cette situation ? Milad Hanna a traité longuement cette question¹.

Les problèmes de l'habitat sont donc formulés premièrement, aussi bien par le gouvernement que par les autres, en terme quantitatif, c'est-à-dire "politico-économique" au sens expliqué dans une partie précédente. Mais, y a-t-il d'autre formulation ? D'un angle "socioculturel" par exemple ? Pour ce qui est de l'époque, la réponse est, à notre connaissance, négative, sauf celle de Hassan Fathy que nous avons décrite plus haut. Seulement plus tard, dans les années 1980, nous voyons émerger des tentatives de théorisation de l'identité "égyptienne", "arabe" et "islamique" dans l'architecture et la ville, montrée par exemple dans les ouvrages d'Abdel Baki Ibrahim et de Mohammed Abdel 'Aal Ibrahim².

¹ HANNA, *ibid.*

² Voir par exemple les ouvrages d'IBRAHIM Abdel Baki : *Ta'sil Al-Qayim Al Hadariyya fi Bina Al-Madina Al-Islamiyya Al-Ma'asira* (1982) ; *Al-Manzour Al-Islamiy lil Nazariyya Al-Mi'mariyya* (sans date, probablement après 1986) et *Al-Manzour Al-Islamiy lil Tanmiyya Al-'Oumraniyya* (1983) ; d'IBRAHIM Muhammed Abdel 'Aal : *Al-Chahsiyya Al-Masriyya fil 'Imara Al-Mahaliyya Al-Ma'asira* (1986).

3). Développement urbain et régional

Face à ces problèmes, le Président Sadate répond dans l'*October Working Paper* d'avril 1974 : « *La vie du peuple égyptien ne peut plus rester confinée dans le Delta et l'étroite vallée du Nil... Nous ne pouvons pas attendre jusqu'à ce que la population atteigne 40 ou 50 millions avant que nous commençons de prendre des mesures... Je suis convaincu... c'est le temps de dessiner une nouvelle carte d'Égypte. On ne peut pas l'obtenir en dressant des projets éparpillés ici et là. On peut le faire en créant des zones de concentration des populations et d'activités économiques* »¹.

a). Les planificateurs et leurs propositions

Suite à ce discours, toute une équipe de planification et de développement urbain et régional fut créée. Le Président inaugure, en 1974, un nouveau ministère — dont la préparation a commencé juste après la guerre d'octobre 1973 —, celui du Logement et de la Reconstruction (appelé aussi plus tard le Ministère de la Reconstruction / du Développement, de la Bonification de Terre et des Nouvelles Communautés), et désigne le ministre, l'ingénieur Osmane Ahmed Osmane, grand entrepreneur et beau père du fils du Président, « *auquel de larges prérogatives sont accordées, lui garantissant une totale liberté d'action au service d'un objectif : la reconstruction rapide des villes du Canal* »². Pour réaliser sa tâche le Ministère est équipé de deux institutions. La première, la *General Organisation for Physical Planning* (G.O.P.P.), est chargée de la formulation de planification du développement urbain, régional et rural. La deuxième, la *General Organisation for Housing, Building and Planning Research* (G.O.H.B.P.R.), est responsable de la recherche et du développement scientifique et technique en la matière indiquée par son nom³. A ces institutions il faut ajouter le rôle prépondérant des bureaux étrangers de consultation, notamment américains et européens. C'est la conséquence des aides financières et techniques demandées par le gouvernement égyptien aux institutions internationales dont le

¹ FOUAD GORGY Michel : *The Planned Development of Existing Communities in Egypt in International New Towns Association, Budapest Seminar, 29th October - 3rd November 1979* p. 3.

² HANNA, op. cit., pp. 51-52. Voir aussi l'autobiographie d'OSMANE Ahmed Osmane (1981) : *Sofahat min Tagribti*, pp. 459.

³ MAAN, op. cit., pp. 22-24.

procédé passe de la manière suivante. D'abord, en vue de superviser le travail de planification de la reconstruction et du développement de la région du Canal, le Ministère du Logement et de la Reconstruction forme un *Advisory Committee for Reconstruction* (Comité des Conseils de la Reconstruction). Ensuite, pour réaliser ce projet, le Ministère demande au Programme des Nations Unis pour le Développement (P.N.U.D.) une assistance technique des experts des pays développés et un soutien financier pour le coût des échanges étrangers. Puis, le P.N.U.D. fournit l'Égypte d'un consultant américain, *Tippetts-Abbett-McCarthy-Sratton* (T.A.M.S.), comme *in-house consultant* (consultant attitré) du Comité des Conseils de la Reconstruction et forme un *Development Advisory Group* (Groupe des Conseils du Développement) comme son représentant en Égypte. Enfin, le P.N.U.D. prend en charge aussi le financement des trois consultants internationaux, tous sont curieusement britanniques, qui préparent les plans directeurs des villes du Canal de Suez : *Bullen & Partners* pour Port-Saïd, *Clifford Culpin and Partners* pour Ismaïlia et *Sir William Halcrow and Partners* pour Suez¹. Ces consultants étrangers jouent le rôle, selon Hanna, dont nous avons cité les illustrations plus haut, dans le processus de la dépendance de l'Égypte aux aides de l'Occident².

En 1974 les grandes lignes de programmes du développement urbain et régional sont établies. Ils mettent en priorité la reconstruction et le développement de la région du Canal de Suez. Mais la "nouvelle carte d'Égypte" dont parle le Président Sadate traite aussi des développements le long de la côte méditerranéenne et de celle de la mer Rouge, autour du lac du Haut Barrage d'Assouan et des constructions des villes nouvelles dans le désert. Ces dernières comprennent trois villes nouvelles près du Delta : la Nouvelle Amyria près d'Alexandrie, le Dix Ramadan située entre le Caire et Ismaïlia et la Cité de Sadate près de la route du désert entre le Caire et Alexandrie³.

Dans le domaine de l'habitat, l'*infitah* et l'emploi des consultants occidentaux ont permis l'entrée en Égypte, non seulement des aides financières internationales, mais aussi des concepts de l'habitat qui représentent le "courant principal" exposé

¹ A.R.E., U.N.D.P., MINISTRY OF HOUSING AND RECONSTRUCTION, ADVISORY COMMITTEE FOR RECONSTRUCTION : *Suez Canal Regional Plan. November 1976. Main Report.*

² HANNA, op. cit., p. 72.

³ FOUAD GORGY, op. cit.

dans une partie précédente. Ainsi nous trouvons, par exemple : les projets de *sites and services* financés par la Banque mondiale de 1978 à 1984 dans la région du Grand Caire (Giza, le Caire, Kalyubia) et à Alexandrie ; les projets de *upgrading* à Helwan et à Manhiot Nasser Zaballeen financés par US-AID de 1978 à 1980 ; et, comme nous allons voir plus tard, les combinaisons de *sites and services* et de *upgrading* dans les villes du Canal.

Nous n'allons pas exposer tous ces programmes du développement. Dégageons seulement ce qui concerne notre objet d'étude, le *Suez Canal Regional Plan* que nous allons abréger en S.C.R.P.

b). *Suez Canal Regional Plan* (S.C.R.P.)

Le S.C.R.P., édité en nombre limité en novembre 1976, consiste en six volumes de documents : un volume du Rapport principal et cinq volumes des Etudes de Supports (consécutivement *Human Development* ; *Economic Development* ; *Environment* ; *Transport & Utilities* ; *Plan Implementation*). Basé sur un accord entre l'Etat égyptien et le P.N.U.D. signé en janvier 1975, il a été produit par une collaboration durant dix-neuf mois entre trois groupes : la *General Organisation of Physical Planning* (G.O.P.P.), le *Development Advisory Group* (D.A.G.) qui représente le P.N.U.D. et le *Tippetts-Abbett-McCarty-Stratton* (TAMS) comme consultant attiré de l'*Advisory Committee for Reconstruction*. Les trois groupes forment une *Regional Team* (Equipe régionale).

Voyons brièvement les éléments qui nous semblent éclairants pour comprendre les transformations architecturales et sociales dans la ville d'Ismaïlia.

Généralité du plan

Rappelons qu'après la guerre de 1973, avec l'*October Working Paper* du Président Sadate, les Égyptiens veulent « *changer la face entière de l'Égypte* », « *établir une société moderne industrielle basée sur un 'Homme nouveau', non sur le sol ou le village* »¹. Il faut donc tout un plan qui englobe l'Égypte toute entière. Le S.C.R.P. fait partie de ce plan, mais, en plus, il est mis en priorité parmi les autres régions du développement qui comprennent Assouan, la Vallée

¹ ABDEL HAI Soliman : *"THE THIRD WORLD VIEW. Planning Consultancy in the Developing World"* (pp. 133-140) in *Third World Planning Review* Vol. 3; No. 2; mai 1981.

du Nil, la Côte Nord-Ouest (et la Dépression de Qattara) et le Sinaï (SCHEMA 6). Géographiquement le S.C.R.P. englobe ce qu'on appelle "*Inner Region*" ("Région interne") et "*Outer Region*" ("Région externe") (SCHEMA 7). La Région interne comprend les zones couvertes par les trois plans subrégionaux qu'on appelle *Area Plans* et qui correspondent aux trois centres urbains du Canal : Port-Saïd, Ismaïlia et Suez. La nouvelle cité industrielle, le Dix Ramadan, se situe à la frontière intérieure de cette Région ; elle est incluse dans l'*Area Plan* d'Ismaïlia avec un traitement particulier. Dans la Région interne, le plan décrit d'une manière précise les conditions existantes des populations, d'économie, d'environnement et d'infrastructure, et recommande les lignes du futur changement. La Région externe est deux fois plus grande en superficie par rapport à la Région interne et s'étend du champ pétrolier Abou Rodeis au sud jusqu'à la Mer méditerranéenne au nord, de la montagne du Sinaï à 30 km à l'est du Canal jusqu'à Bilbeis à 50 km à l'ouest du Canal. Dans cette Région le plan prend un caractère indicatif et sert d'un guide de la planification ultérieure, parce que, d'une part, peu de données y sont disponibles, d'autre part, à l'époque de la planification, la région du Sinaï est encore fermée.

Quant au développement projeté, le S.C.R.P. couvre une période allant jusqu'à la fin du siècle divisée en trois termes : court terme (1976-1980) qui consiste en reconstruction ; moyen terme (1981-1990), développement industriel intensif ; long terme (1991-2000), expansion des centres urbains principaux.

Pour la meilleure cohérence du plan, le S.C.R.P. est préparé en parallèle avec les trois *Area Plans* dont toutes les équipes de planificateurs mentionnées plus haut travaillent dans une collaboration étroite. Le S.C.R.P. sert à donner un cadre des *Area Plans* à travers les propos suivants :

- Pour promouvoir une stratégie du développement de la Région du Canal de Suez en conformité avec les buts nationaux et les objectifs régionaux.
- Pour proposer les politiques économiques, sociales et physiques pertinentes à cette stratégie.
- Pour esquisser les méthodes de gestion du développement, d'évaluation du progrès, de surveillance du changement et de révision du plan en fonction du changement.
- Pour suggérer les principales actions nécessaires dans la Région pendant les cinq années suivantes.

Les "tâches" des villes du Canal

Le développement des villes du Canal ne se fait donc plus, comme avant, pour leurs propres intérêts, mais pour les intérêts de l'Égypte toute entière qui se traduisent dans deux plans : national et régional.

Les buts du Plan national sont, en résumé, les suivants :

- Croissance économique rapide à travers l'industrialisation.
- Développement de la source principale de la richesse nationale : main d'œuvre.
- Développement des nouvelles concentrations de croissance urbaine en dehors du Delta et de la Vallée du Nil, où l'urbanisation et l'industrialisation peuvent prendre place sans provoquer la perte de la terre agricole.

Dans ce cadre national, le Plan régional du Canal de Suez a pour but :

- Développement économique à taux élevé pour soutenir la croissance de la Région et mener la résurgence de la nation.
- Absorption des populations des zones rurales surpeuplées pour leur donner la chance de mener une nouvelle vie ; pour aider les centres urbains de la Vallée du Nil et du Delta de se soulager de leur pression démographique et pour contribuer, par le relâchement de la pression démographique, à l'amélioration de la vie dans les zones sources d'immigrations.
- Formation de la troisième région (métropolitaine) d'Égypte, pour aider les deux autres, le Caire et Alexandrie, dans les tâches de création de prospérité nationale et d'accélération de progrès vers l'achèvement d'une société nationale moderne industrielle.

Pour atteindre ces buts, le S.C.R.P. établit une série de stratégies :

- Stratégie économique pour pousser la croissance industrielle rapide, basée sur les manufactures à *labour-intensive* (main-d'œuvre intensive).
- Stratégie sociale centrée sur l'immigration massive vers la Région du Canal afin de remplir le besoin de l'industrie.
- Stratégie spatiale pour arranger d'une manière efficace les activités engendrées par l'exécution du plan social et économique ci-dessus mentionné. Cette stratégie cherche à obtenir la croissance efficace et ordonnée des villes, des petites villes et des zones industrielles, accompagnée du développement de tourisme et de la bonification de terre agricole.

Considérant les potentialités et les contraintes de la région, le S.C.R.P. recommande (SCHEMA 8) le développement rapide des trois villes du Canal avec les rôles fonctionnels distincts et l'accessibilité excellente entre-elles et avec le Delta et le Caire. L'une ou toutes de ces villes se transformeront à la fin du siècle en zones métropolitaines avec leurs banlieues et peut-être des villes satellites. Il y aura une interaction économique intense avec la zone métropolitaine du Caire. L'intégration avec les activités rurales et urbaines du Delta-oriental sera appuyée sur le couloir Ismaïlia-Zagazig.

Plus spécifiquement chacune des trois villes du Canal est supposée jouer le rôle suivant.

Port-Saïd

Port-Saïd est, et sera toujours peut-être, le deuxième port d'Égypte sur la côte méditerranéenne après Alexandrie. Situé à l'extrémité nord du Canal, il fonctionne comme lieu du transit. Ses petites activités sont assumées à grandir. L'expansion physique de la ville est cependant limitée par son site qui constitue une île, ce qui va maintenir son caractère de haute densité et inclure aussi à son tour Port-Fouad. A cause de la disposition limitée du terrain aussi, on doit réserver une politique sévère de localisation des industries sélectionnées. Le rôle de Port-Saïd dans la Stratégie du Développement régional consiste donc à développer d'une manière intensive sa spécificité dans les activités portuaires à haut degré. Une petite industrie touristique associée à la plage et à la croisière animera une ambiance commerciale qui sera renforcé par son statut de "Free City" (Cité libre).

Ismaïlia

Grâce à sa position centrale dans la Région du Canal de Suez, Ismaïlia continuera son rôle comme centre administratif principal. C'est le meilleur site aussi de la Région pour une université. Combinée avec le bon accès au Caire, au Delta oriental et au Sināï, cette centralité inter-régionale donne à Ismaïlia une potentialité de manufacture basée sur les matières premières égyptiennes pour le marché intérieur, et d'exportation via Port-Saïd ou Suez. Ismaïlia est bien placée aussi pour une fonction de contre-aimant aux petites villes du Delta oriental qui développent les activités de manufacture sur les terrains agricoles.

La zone urbaine identifiée dans le Schéma Directeur de la ville montre aussi les possibilités de l'expansion urbaine vers le nord en parallèle avec le parcours du Canal où existent des infrastructures régionales sur les terrains non agricoles. En plus, il y a des sites qui vont apparemment émerger comme des petites villes banlieusardes qui font parties du marché de travail d'Ismaïlia mais qui en sont physiquement séparées. Le plus clair est Abou Souweir qui se trouve à 10 km vers l'ouest sur le Canal d'Eau douce. Une nouvelle petite ville à l'est du Canal associée au tunnel de Déversoir pourra servir comme un centre de service des activités du Sinaï.

Suez

Pour Suez, la Stratégie du Développement régional envisage une expansion rapide du port et des fonctions d'industries lourdes. En terme de potentialité économique, Suez possède une chance pour se développer plus rapidement que Port-Saïd ou Ismaïlia comme cela s'est passé de 1947 à 1967.

A côté des activités portuaires, Suez est estimé devoir jouer aussi le rôle manufacturier. Il y existe une base de l'industrie lourde et ses ressources naturelles locales. Une nouvelle route projetée entre Ain Sokhna et Helwan améliorera bientôt son accès à la région du Caire. Toutes ces conditions suggèrent qu'il soit possible de développer un complexe de manufacture avec des usines industrielles se correspondant l'une l'autre.

Il y a aussi une possibilité d'expansion de la ville vers le nord et de développement des centres de banlieue et de résidence de haut de gamme dans la distance de travail quotidien, vers Ain Sokhna (ouest), Ain Moussa (est) et Fayed (nord). Tous possèdent les avantages d'environnement situé près de l'eau. Les résidents auront bénéficié des avantages d'un investissement touristique quelconque dans, par exemple, les marinas et les piscines. Ain Sokhna et Ain Moussa sont aptes au développement à long terme.

Relation avec le reste de l'Egypte

C'est dans le contexte du plan national également que la politique du transport de la zone du Canal est orientée vers les objectifs suivants :

- Pour faciliter les bonnes communications entre la Région et le Caire, le Delta et la Haute-Égypte.
- Pour préparer le chemin du futur développement du Sinaï.
- Pour fournir suffisamment des moyens de transport afin de faciliter les mouvements des populations et des marchandises.
- Pour planifier dans les contraintes de temps et financières les systèmes de transport conformes au besoin de base des populations de la Région, à leur possible croissance rapide et à leur besoin de mouvement.
- Pour assurer que les profits obtenus de l'investissement dans le transport sont aussi bons que ceux d'autres investissements.

A ce propos, le S.C.R.P. montre les réseaux des transports existants et les propositions de leur développement par le Gouvernement (SCHEMAS 9 et 10).

Le SCHEMA 9 montre qu'à l'ouest du Canal de Suez, le système de l'autoroute comprend deux routes nord-sud le long du Canal et six routes est-ouest dont deux entre-elles ont un double couloir. A l'est du Canal il existe deux autoroutes nord-sud et trois est-ouest. De Port-Saïd à Ismaïlia et à Suez, la route le long du Canal a été reconstruite immédiatement après la guerre de 1973. Ismaïlia et Suez sont liés au Caire par deux autoroutes rapides et directes, chacune a un double couloir, traversant le désert. La "route agricole" fournit une liaison est-ouest entre Ismaïlia et le Delta et le Caire. Au nord, une autoroute est-ouest communique la zone du Canal avec Mansoura en passant Salhia et Faqous. Port-Saïd est lié au Caire par la route de désert Ismaïlia-le Caire et la route agricole Ismaïlia-Zagazig/Bilbeis-le Caire. Il est relié également au Delta oriental par une route côtière Port-Saïd-Damietta, menacée par l'érosion. Les propositions principales du Gouvernement égyptien sont les suivantes : amélioration de la route côtière Port-Saïd-Damietta ; amélioration de la route Ain Sokhna-Maadi ; amélioration des routes désertiques Suez-le Caire et Ismaïlia-le Caire ; trois tunnels au-dessous du Canal de Suez, à El-Chaat, à Déversoir et à Qantara.

Le SCHEMA 10 montre le réseau du chemin de fer qui comprend deux lignes est-ouest et une ligne nord-sud. La connexion principale entre la zone du Canal et le Caire et le Delta passe par une ligne de double voie d'Ismaïlia à Zagazig et à Benha. La ligne Suez-le Caire souffre des mauvais alignements horizontaux et verticaux qui provoquaient plusieurs accidents. La ligne nord-sud Suez-Ismaïlia-Port-Saïd endommagée durant les guerres a été réparée et rouverte au 1er octobre

1976. Les propositions du Gouvernement consistent en les éléments suivants : tunnels de chemin de fer au-dessous du Canal à Déversoir et à Qantara ; une ligne de Port-Saïd à Mataria puis Mansoura traversant le lac Manzala ; extension de la ligne est-ouest de Salhia à Qantara ; remplacement de la ligne Suez-le Caire par une ligne qui passe par le Dix Ramadan et Fayed.

Logement

Avec la "crise de l'habitat" en général et avec l'encouragement de l'immigration massive vers la Région du Canal en particulier, le grand problème anticipé est le déficit du logement. Pour le résoudre, le S.C.R.P. montre d'abord le système du logement existant et propose ensuite une politique du logement. Citons quelques passages instructifs.

Sur le type de logement en campagne et en ville :

Dans la zone rurale, les maisons égyptiennes sont habituellement construites en briques séchées par le soleil, les toits sont plats et soutenus par des poteaux, tandis que les planchers sont faits de la terre battue. Les salles principales sont utilisées pour séjourner pendant la journée et pour dormir pendant la nuit. On fait la cuisine souvent dans la cour partiellement couverte. Les animaux occupent normalement une salle au rez-de-chaussée. Alors que quelques familles possèdent un lit, peu d'elles possède une chaise ou un coffre, et la plupart des maisons rurales ne possèdent que peu ou pas du tout le meuble conventionnel : une estrade de terre élevée peut servir de lit, et la cuisine est faite habituellement sur le feu ouvert. Environ 85 % des villages ont maintenant des robinets collectifs livrant de l'eau potable. L'électricité devient de plus en plus commune.

Les maisons citadines sont construites souvent en briques cuites. Les bâtiments consistent souvent de trois ou quatre étages comparés à la maison à un ou deux étages dans les villages. Les maisons plus anciennes sont maintenant la plupart subdivisées. Les familles d'aujourd'hui occupent rarement plus d'une ou de deux chambres. La plupart des familles possèdent un lit et un réchaud à kérosène. Une chaise, une armoire ou un coffre de dépôt, et quelques verres et faïence sont les possessions communes pour les familles citadines. Presque toutes les maisons ont l'électricité, mais un robinet unique est souvent partagé par plusieurs familles. Les toilettes servent communément plusieurs familles, et seulement les grandes petites villes ont le drainage principal¹

Sur le processus de construction :

Avec l'exception de certaines parts du Caire, d'Alexandrie et de Port-Saïd, le processus de construction du logement dans les villes et dans les

¹ A.R.E., op. cit., p. 98.

campagnes montrent des similarités. La plupart des maisons sont construites d'une façon graduelle, par étapes : un processus évolutif qui correspond à la disposition de l'argent et du temps et aux besoins de la famille. Les familles occupent ou acquièrent d'abord les terrains pour y construire les maisons individuelles dont la structure est peut-être très simple au début. Avec le temps, les chambres sont remplacées et ajoutées avec des matériaux plus durables. La construction est financée directement en dehors de l'épargne familiale, et les familles construisent elles-mêmes ou organisent directement les travaux de construction.

Dans les villes il y a la possibilité pour la famille d'avoir un revenu supplémentaire en ajoutant des chambres dans la maison. Puisque l'urbanisation s'intensifie, l'expansion verticale prend place fréquemment et des maisons individuelles sont converties en immeubles de trois à cinq étages. Ce processus graduel est similaire dans la ville comme dans la campagne, mais la possibilité d'avoir un revenu supplémentaire et ces types de logement est plus grande dans les villes¹.

Sur la précarité du logement populaire :

Des quartiers de la ville récemment développés par les familles (tel le district du Hekr à Ismaïlia) sont souvent très pauvrement équipés de services, et des familles doivent marcher jusqu'un demi kilomètre pour trouver de l'eau.

Le logement constitue l'investissement le plus important pour beaucoup de familles. Des familles qui vivent aujourd'hui dans des appartements bondés ou des maisons à partager avec d'autres familles peuvent souhaiter construire leur propre maison mais sont empêchées de le faire parce qu'il n'y a pas de moyen sûr pour elles d'avoir la garantie de possession du terrain qu'elles occupent si elles y construisent. Le crédit est rarement disponible pour les emprunteurs à petite échelle, de sorte que les familles sans épargne privée suffisante ne peuvent pas construire. Il y a aussi un déficit national dans l'approvisionnement de certains matériaux de construction. Les acheteurs à petite échelle doivent passer par le (cher) marché noir parce que les matériaux de construction peuvent être achetés au prix officiel seulement dans une grande quantité et/ou en s'inscrivant sur une liste d'attente (qui peut prendre une durée de trois ans)².

Sur le logement dans les villes du Canal :

Les habitations dans les villes du Canal de Suez correspondent largement à celles d'autres villes d'Égypte. Il y a, cependant, quelques différences. Un certain nombre d'employés de l'Autorité du Canal de Suez, par exemple, habitent des villas avec des jardins attractifs réservés. Les trois villes, et particulièrement Ismaïlia, possèdent ce type d'habitation dans une proportion plus grande que d'autres villes égyptiennes. Ces populations ont aussi une distance pour aller au travail plus courte et moins chère par rapport à ceux qui vivent au Caire ou à Alexandrie.

A cause du coût de *reclamation* (remblai / bonification) de terre, le logement à Port-Saïd a quelques caractéristiques différentes. Ici il y a le plus

¹ *ibid.* pp. 98-99.

² *ibid.* p. 99.

de logements construits par le secteur public que dans d'autres villes. Sa croissance démographique pendant vingt ans jusqu'en 1966 était beaucoup plus lente que celle des deux autres villes, et elle possède le moins de logement "informel" ou logement au stade débutant de l'évolution.

A Suez, la plupart des habitations ont été détruites ou endommagées.

A Ismaïlia, selon l'enquête du logement en 1975, environ 10 % des habitations appartiennent au secteur du Gouvernement, 33 % sont des appartements du secteur privé, 40 % sont des maisons individuelles et 17 % sont des "rabaas" louées à bas prix. La plupart de ces trois derniers types ont été construits d'une manière graduelle décrite plus haut¹.

Basée sur le type et le système du logement dont nous avons vu quelques illustrations, la politique du logement visera, selon le S.C.R.P., à obtenir le meilleur "mélange" de toutes les ressources disponibles — publiques et privées, financières et humaines. Étant donné les contraintes que l'Égypte fait face, il est impératif que les ressources publiques soient dirigées pour permettre au système traditionnel de construction du logement existant de fonctionner d'une façon efficace et d'aider le plus grand nombre possible des populations d'avoir un standard minimum du logement. Il est cependant nécessaire aussi de construire des logements de haut de gamme pour attirer les professionnels et la main-d'œuvre qualifiée du Caire et d'Alexandrie dont la Région a besoin pour son développement.

Cette politique propose au développement les types du logement suivants :

Logement haut de gamme

Cette catégorie est destinée aux professionnels de qualité, à travers l'encouragement de la construction par le secteur privé, ou la vente des logements haut de gamme par le secteur public.

Les conditions de la Région sont favorables pour la construction des logements haut de gamme, car les terrains sont bons marchés et abondants (sauf à Port-Saïd). En plus, la Région est réputée pour ses habitations de bonne qualité. Les logements publics de haut standard existant peuvent être loués à prix économique ou vendus aux mains-d'œuvre hautement qualifiées. Une provision suffisante de terrains bien équipés (d'infrastructure) doit être disponible pour le secteur privé pour développer tels logements.

¹ *ibid.* p. 100.

Upgrading slum areas (amélioration des bidonvilles)

Pendant que les familles individuelles sont capables de construire et d'organiser la construction de leur propre logement ou de louer à ceux qui l'ont fait, le gouvernement pourrait de plus leur apporter l'infrastructure et les services de base.

Beaucoup des quartiers existant dans la Région sont démunis de l'infrastructure de base. Avec les nouveaux immigrés qui n'ont pas de logement à leur arrivée, ces quartiers seront certainement surpeuplés. Par conséquent, les épidémies liées au mauvais assainissement et à l'insuffisance de l'adduction d'eau, telles la diarrhée et les maladies de peau et de yeux (notamment trachome) auront émergé.

L'extension des services publics à ces quartiers doit être mise en priorité. La plus urgente est l'approvisionnement en l'eau potable et en l'électricité.

Sites and services (sites équipés / parcelles assainies)

Si l'investissement public dans les nouveaux quartiers résidentiels vise à approvisionner les terrains en services de base, les nouvelles habitations n'auront pas des problèmes de précarité tels ceux qui se sont produits dans les bidonvilles. Les services de base — réseaux d'électricité, d'adduction d'eau et d'égouts, écoles primaires et cliniques — peuvent être installés dans les lotissements avant les constructions des habitations. Un tel approvisionnement donne une flexibilité maximum aux occupants d'utiliser et de développer l'habitation d'une façon la plus convenable à leurs besoins.

Core housing (habitat cellulaire)

C'est un moyen du milieu entre *sites-and-services* et logement standard. Il constitue un logement dont seule la "cellule" (une chambre et une salle d'eau) est construite. C'est le propriétaire qui va compléter au fur et à mesure de ses besoins et de sa capacité de financement. Le modèle proposé dans la Région est basé sur le logement économique construit couramment à Suez et qui comprend une salle de séjour de 10 m², une véranda de 5 m², deux robinets, deux prises électriques, et une connexion à l'égout, tous se trouvent dans un lot de 80 à 120 m². Le prix d'un tel "habitat cellulaire" est moins d'un tiers de celui d'une maison complète. Il se trouve donc compatible avec le pouvoir d'achat des familles de revenu moyen et moyen-inférieur qui ont un travail stable et qui peuvent en assurer le paiement

régulier. Il est plus avantageux que les logements de *sites-and-services* car il peut abriter de nombreux immigrants dès leur arrivée. Il est, enfin, un moyen très flexible pour étendre le choix du logement.

2. Ismaïlia

Quelle est la situation de la ville et de la société d'Ismaïlia à la sortie de la guerre de 1973 ? Comment se développent-elles après ?

A la première question nous n'avons pas de réponse sûre, car la ville a été évacuée pendant les guerres de 1967 à 1973 et les données écrites sont très sommaires. Seulement à partir de 1976 nous avons des éléments fiables pour reconstituer l'Histoire de la ville d'Ismaïlia, issus d'une source principale : les Rapports d'Etude du Schéma Directeur d'Ismaïlia signalés plusieurs fois dans la partie précédente et dont nous reparlerons ; et d'autres sources inédites : des études non publiées et des notes de témoignages (de conversations et d'interviews avec les populations). Nous verrons donc tout d'abord la ville et la société d'Ismaïlia selon la première source : le Schéma Directeur. Nous suivrons ensuite leur évolution selon les autres sources que nous venons de signaler.

a. Schéma Directeur 1976¹

Financé par le P.N.U.D. (Programme de Nations Unies pour le Développement) à la demande du Gouvernement égyptien, le Schéma Directeur d'Ismaïlia est un résultat d'une collaboration de plusieurs consultants, nationaux et internationaux, dont le coordinateur est *Clifford Culpin and Partners*, consultant britannique. Le nombre de consultants et de professionnels occidentaux qui s'engagent dans ce projet est impressionnant (voir l'ANNEXE 6 : *THE CONSULTANT TEAM*), ce qui nous rappelle la Commission internationale de l'Isthme de Suez composée des ingénieurs renommés d'Europe il y a plus d'un siècle. Il est intéressant de noter que parmi ces consultants nous trouvons *John F.C. Turner and Associates*, chargé de répondre aux questions de l'habitat sans doute, dont nous avons exposé la pensée dans une partie précédente. Il y a aussi un consultant italien et d'autres consultants anglo-saxons (certains sont probablement américains), ainsi que des consultants arabes (certainement égyptiens).

Le fait que l'Égypte engage des consultants occidentaux dans la planification et le développement de la région du Canal de Suez éveille notre curiosité. Pourquoi

¹ *CLIFFORD CULPIN AND PARTNERS* (1976) : *Ismailia Master Plan Study* (14 volumes).

ces consultants occidentaux ? Les experts égyptiens, ne sont-ils pas capable de planifier leurs propres territoires ? Ou alors s'agit-il du manque de confiance du peuple égyptien en lui-même ? Nous en connaissons partiellement les raisons. D'un côté, l'Égypte nécessite, comme dit l'un des responsables, le savoir-faire technique des pays développés. Pour cela, elle ne prend pas n'importe quel consultant européen, mais organise un concours d'une manière rigoureuse afin de trouver le consultant le plus apte à travailler avec le peuple égyptien¹. De l'autre côté, les consultants occidentaux font partie des aides financières des institutions internationales ou des autres pays riches dont l'Égypte a absolument besoin². La rencontre des deux côtés, est-elle donc une coïncidence ? Cet engagement nous rappelle, cependant, l'époque "coloniale", non de l'occupation britannique, mais, plus loin encore, du règne de l'Empire ottoman où Méhémet-Ali et ses successeurs employaient les experts européens pour moderniser l'Égypte. Et si nous regardons les voisins, non nécessairement au passé, mais aujourd'hui, cet engagement des urbanistes occidentaux dans le Monde arabe ne constitue pas, en fait, un phénomène isolé. Depuis la fin des années 1960 tous les Etats arabes font appel à des équipes étrangères, en fonction de liens culturels et d'affinités politiques. Les bureaux d'études polonais sont particulièrement actifs en Irak, les Italiens en Tunisie et en Libye, les Français au Maroc, en Mauritanie, en Tunisie, mais aussi en Syrie et au Caire. Dans tout le reste du Moyen-Orient, cependant, c'est l'expertise anglo-saxonne qui domine³. Doit-on alors considérer l'engagement de pouvoir extérieur en Égypte et dans le Monde arabe en général comme une "tradition d'ouverture" plutôt qu'une "ingérence occidentale" ou une "dépendance perpétuelle" ?

Nous n'allons pas répondre à ces questions maintenant. Regardons plutôt comment la ville d'Ismaïlia a été perçue et projetée. Il sera inutile de récrire le Schéma tout entier. Dégageons seulement les éléments pertinents pour notre étude: les données démographiques et physiques et leur implication dans le développement de la ville et de l'habitation. Il nous paraît nécessaire cependant

¹ ABDEL HAI Soliman : *"THE THIRD WORLD VIEW. Planning Consultancy in the Developing World"* (pp. 133-140) in *Third World Planning Review* Vol. 3; No. 2; mai 1981 et OSMANE Ahmed Osmane (1981) : *Sofahat min Tagribti*, p. 472.

² Voir article de DAVIDSON Forbes : *"Aid and urban development in Egypt: the role of aid agencies and consultants"* in *Open House International* No. 10 (1985), pp. 10-14.

³ CHALINE Claude (1990) : *Les villes du Monde arabe*, pp. 75-76.

de résumer d'abord la généralité du Schéma avant de montrer les propositions qui nous concernent.

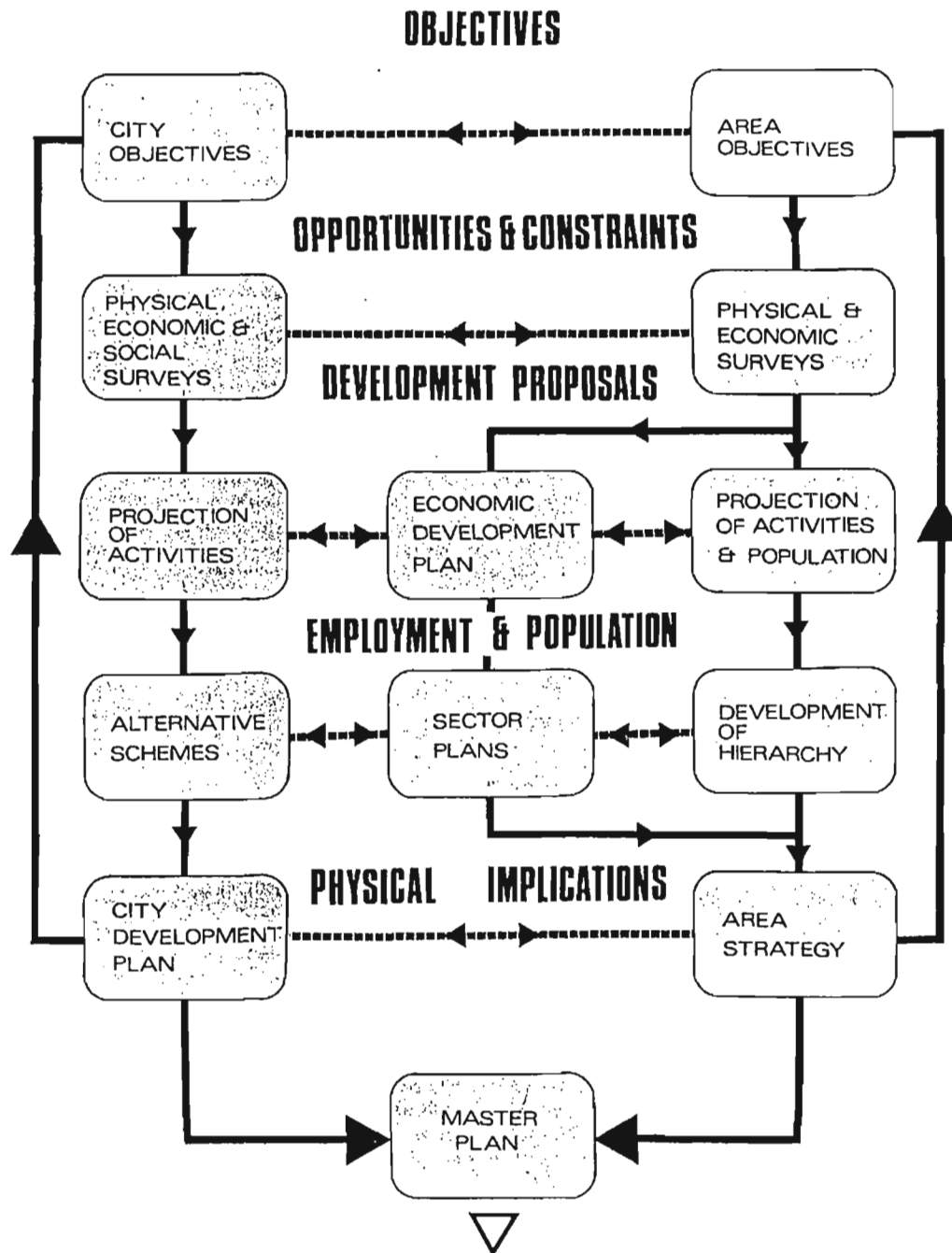
1). Généralité du Schéma

Après avoir travaillé pendant quinze mois en Egypte, *Clifford Culpin and Partners* remet, le 1^{er} mars 1976, à son client, le Ministère du Logement et de la Reconstruction, cent exemplaires d'*Ismailia Master Plan Study Report* (Rapport d'Etude du Schéma Directeur d'Ismaïlia). Tout est rédigé en anglais. Il englobe deux unités territoriales : l'une est la ville elle-même, appelée *City Development Plan* (Plan du Développement de la Ville) ; l'autre est le reste du Gouvernorat, appelée *Area Structure Plan* (Plan de la Structure de la Zone). Il présente un tableau complet de tous les facteurs sociaux, économiques et physiques liés à la planification du développement de la sous-région d'Ismaïlia. Il comprend des propositions détaillées pour la ville d'Ismaïlia et pour la zone plus large qui constitue son *hinterland* (son arrière-pays). Ces études sont groupées en 14 volumes, chacun contient de centaines de pages de textes et des pièces annexes de dessins à grand format, dont les sujets sont les suivants : Vol. 1 *Synthesis and Proposals* ; Vol. 2 *Area Settlement* ; Vol. 3 *City Structure* ; Vol. 4 *Employment and Population* ; Vol. 5 *Manufacturing and Basic Service Industries* ; Vol. 6 *Agriculture and Land Reclamation* ; Vol. 7 *Tourism* ; Vol. 8 *Housing* ; Vol. 9 *City Transportation* ; Vol. 10 *Area Transportation* ; Vol. 11 *Social Services and Recreation* ; Vol. 12 *Utilities* ; Vol. 13 *Environmental Factors* et Vol. 14 *Immediate Action*. A tout cela s'ajoutent plus tard l'*Ismailia Demonstration Projects* (3 volumes, 1978), qui constituent les rapports de la réalisation des projets-pilotes de l'habitat proposés dans le Schéma Directeur, et l'*Ismailia Planning and Development Agency, Final Report* (3 volumes, 1983), les rapports finaux de l'établissement des institutions du développement en vue de la réalisation du Schéma. Résumons le cheminement de planification et quelques points remarquables du Schéma.

a). Cheminement de planification

Les planifications, aussi bien au niveau général que sectoriel, suivent un même modèle de cheminement (DIAGRAMME 1).

DIAGRAMME 1 : Cheminement de planification



Source : CLIFFORD CULPIN AND PARTNERS (1976) : *Ismailia Master Plan Study. Vol. 1, Synthesis and Proposals*, p. 8.

Il commence par un énoncé des objectifs qui se distinguent en deux groupes. Le premier constitue une directive tirée de l'*October Working Paper* du Président Sadate et de consultations avec les représentants des diverses autorités d'Etat. Le deuxième comprend des objectifs plus spécifiques qui correspondent directement

à la zone d'étude, inspirés de l'énoncé du Président et dérivés des enquêtes préliminaires de l'équipe planificatrice.

Il entame ensuite une analyse des atouts et des contraintes du développement au contexte local, régional et national, ce qui va indiquer les activités du développement de la zone en concertation entre la faisabilité locale et la capacité nationale.

Après une période intensive de formulations et d'examen des alternatives de solutions, on prépare une série de propositions principales du développement. On maintient en même temps la coordination entre toutes les études sectorielles, on examine les propositions d'un secteur avec les critères d'un autre, afin d'arriver au choix le plus sûr de propositions pour assurer un développement global équilibré.

Toutes ces démarches se traduisent en programmes de l'emploi et de la population qui impliquent des propositions plus détaillées concernant le développement des zones urbaines et rurales. De là découlent toutes les recommandations, y compris des propositions de politique et d'aménagement de l'espace.

b). Urbanisme "réaliste"

A la différence d'un urbanisme "utopique", "idéaliste", "démolisseur" ou "constructeur" basé sur un modèle imaginaire — allusion aux pays arabes pétroliers capables de financer les urbanismes fantastiques, mais aussi à tout un urbanisme du XIX^{ème} siècle dont Paris du baron Haussmann, le Caire du khédivé Ismaïl et Ismaïlia de la Compagnie du Canal —, nous pouvons dire que le Schéma Directeur de la ville d'Ismaïlia de 1976 représente un urbanisme "réaliste". Ainsi, du moins, l'intention du Consultant¹. Cet urbanisme est caractérisé entre autres par les points suivants :

Le Schéma Directeur n'est pas un *blueprint*

Pour le Consultant, le Schéma Directeur n'est pas un plan physique définitif ni une série de directives fixes à atteindre à un moment quelconque. Bien que ses recommandations soient les plus spécifiques possibles, le Schéma constitue un énoncé d'un processus de planification et d'un cadre d'une politique urbaine à

¹ DAVIDSON Forbes : "TSMAILLA. From Master Plan to Implementation" (pp. 161-178) in *Third World Planning Review*, Vol. 3, No. 2, May 1981.

adapter à un monde en changement¹. Il applique une approche de "processus", destiné à certains objectifs et à trouver des moyens novateurs pour les atteindre, plutôt que celle de "blueprint" où toutes les étapes et l'emploi du temps sont fixés d'avance en grands soins, puis réalisés et contrôlés par des agences extérieures².

Réalités existantes comme base de départ

Au lieu d'imposer un modèle imaginaire ou une idée de l'extérieur quelconque, le Consultant conçoit le Schéma à partir des réalités existantes. Le processus de la planification est commencé par une enquête approfondie du site, des bâtiments existants, de l'environnement, des structures sociales et démographiques, des situations économiques locales, ainsi que nationales. Pour réaliser cette conviction les urbanistes principaux n'ont pas hésité à vivre sur place, à Ismaïlia, pendant neuf ans, depuis le début de l'enquête jusqu'à la réalisation des projets-pilotes. Aussi, au lieu de changer ou de créer une nouvelle loi, le Schéma respecte et utilise au maximum les systèmes juridiques et administratifs existants pour sa réalisation³.

Conservation de l'architecture et de l'environnement

Le respect des réalités existantes se manifeste aussi dans la recommandation de la conservation des caractéristiques de la ville d'Ismaïlia marquées par les architectures charmantes et les jardins verdoyants hérités de la civilisation française. Le développement futur doit respecter, selon le Consultant, cet ancien style pour des raisons à la fois historiques et pratiques. Mais, au lieu de traiter les bâtiments conservés comme musée, le Schéma propose l'utilisation de ceux-ci au bénéfice de la vie sociale et économique de la ville⁴.

c). Innovation pour l'Égypte

Le Consultant introduit deux éléments, non pas nouveaux dans l'urbanisme des pays en voie de développement, — des pays asiatiques comme l'Indonésie et

¹ CLIFFORD CULPIN AND PARTNERS (1976) : *Ismaïlia Master Plan Study. Vol. 1, Synthesis and Proposals*, p. 7.

² DAVIDSON Forbes : "Gearing up for effective management of urban development" (pp. 120-133) in *CITIES. The International Journal of Urban Policy and Planning* Vol. 8, No. 2, May 1991.

³ CLIFFORD CULPIN AND PARTNERS (1976) : *Ismaïlia Master Plan Study. Vol. 3, City Structure*, p. 2.

⁴ CLIFFORD CULPIN AND PARTNERS (1976) : *Ismaïlia Master Plan Study. Vol. 13, Environmental Factor*, pp. 41-44.

l'Inde, ainsi que des pays d'Amérique du Sud comme le Pérou et le Mexique les ont connus déjà — mais novateurs pour l'urbanisme en Égypte.

Méthode participative

La création et la réalisation du Schéma utilisent une méthode participative entre tous les acteurs concernés à diverses échelles. Au niveau du gouvernement, la prise de décision dans le processus de planification et de réalisation est décentralisée, du gouvernement central au gouvernorat. Dans certains domaines, par exemple dans le projet d'installation des infrastructures, les habitants sont invités à participer à la planification et la réalisation avec les agences locales de développement¹.

Amélioration de l'habitat

A l'égard des populations à bas revenu qui se logent dans les bidonvilles et les habitations "spontanées", le Schéma propose au gouvernement d'établir des programmes d'*upgrading* et de *sites-and-services* plutôt que de construire des nouveaux logements standardisés. C'est une attitude réaliste, car en réalité le gouvernement n'a pas suffisamment de ressources pour construire des logements-finis pour toutes les populations. De l'autre côté les populations pauvres n'ont pas assez d'argent non plus pour acheter les logements prêts à habiter. On voit là l'écho de la pensée de John F.C. Turner, qui lui-même fait partie d'un consultant employé dans la planification et dont nous avons parlé dans le chapitre précédent. Nous reprendrons ce sujet dans une partie ultérieure.

2). Faits urbains 1975

Les 14 volumes du Schéma Directeur nous fournissent abondamment en données nécessaires à la planification d'une ville : géographiques, topographiques, démographiques, économiques, environnementales, ... Tirons en ce qui nous paraît utile dans notre étude, les données géographiques et démographiques de la ville.

¹ DAVIDSON Forbes : "*Gearing up for effective management of urban development*" (pp. 120-133) in *CITIES. The International Journal of Urban Policy and Planning* Vol. 8, No. 2, May 1991.

a). Données géographiques

Installé à Ismaïlia en janvier 1975, le Consultant britannique découvre la ville d'Ismaïlia comme une "cité jardin" avec ses boulevards bordés d'arbres en "style classique français", ses grandes villas couvertes de tuiles rouges et ses larges jardins au bord du lac Timsah. Il trouve cependant que ce paysage ne constitue qu'une partie de la ville, celle gérée par l'Autorité du Canal de Suez, et bien qu'elle donne une image dominante et occupe un territoire relativement large, elle ne loge qu'une petite proportion, environ de 6 %, de la population. Il dévoile, enfin, tout l'espace bâti de la ville selon la division de districts de recensement qui montre chacun un certain degré d'homogénéité physique et socio-économique (PLAN 40).

Manchiet Chouhada, l'ancien quartier au côté nord-ouest du chemin de fer, comprend la zone la plus délabrée de la ville et abrite la section la plus pauvre de la population, avec peu d'équipement de base et haute densité. Situé près du marché et de l'abattoir, il a un grand nombre de petites boutiques dans sa frontière sud. Les logements sont construits dans la plupart en briques de boue et en îlots massifs avec une petite proportion de maisons à étage construites sur un terrain sans aménagement régulier.

Abbasa possède la concentration d'activités la plus importante à Ismaïlia. Construit sur un terrain aménagé selon un modèle orthogonal à petit îlot et comprenant notamment des immeubles de trois à quatre étages de conditions diverses, de raisonnable à pauvre, il possède le plus de boutiques, de restaurants et de cafés. Les constructions sont notamment de type de murs porteurs (*bearing walls*) en pierre ou en brique et d'îlot avec des planchers et des toits en béton armé.

Arayhiet comprend une large zone au nord du chemin de fer. Dans la partie ouest du quartier, morcelé par des grandes rues suivant un plan orthogonal régulier, du sud au nord, se trouvent des constructions dont la hauteur est décroissante, des immeubles d'appartement de trois à six étages jusqu'à des maisons d'un ou de deux étages en brique et en béton. Il y a peu d'activités commerciales. La partie est du quartier comprend notamment des immeubles d'appartement de quatre étages construits sur un terrain divisé régulièrement par des grandes rues. Le quartier dans son ensemble inclut approximativement 15 % du logement social et une large concentration d'écoles. La zone est en général ouverte avec quelques développements en densité faible et en possibilité du remplissage et du jardinage (*landscaping*).

Situé à la périphérie nord de la ville, *El-Hekr* constitue une zone de développement récent de type "squatter" ; comprenant principalement des maisons sans ou à étage, construites en brique de boue, en brique rouge ou en béton armé. Les rues sont régulières au sud et irrégulières au nord. Son développement en cours se poursuit en ce moment.

Mecca constitue une zone de transition entre la zone de villa à l'est et Abbasa à l'ouest. Les populations sont logées dans des immeubles d'appartement de quatre à cinq étages dont la qualité est variée, de raisonnable à bonne. La zone possède aussi une proportion des larges villas de l'Autorité du Canal de Suez et des bureaux du gouvernement avec des jardins ombragés de grands arbres qui donnent un environnement agréable.

Timsah, la partie est de la ville, comprend des villas de l'Autorité du Canal de Suez telles que décrites plus haut. Les logements sont dans la plus grande partie contrôlés directement par l'Autorité¹.

Touchée par les guerres de 1967 à 1973 cette ville montre des dégâts considérables, dont la proportion est estimée à environ de 5 % de la totalité et dont quelques parties sont complètement détruites (PLAN 41). Le nettoyage et la réhabilitation des sites endommagés progressent rapidement, les rues et les pavées sont en cours de réparation, ainsi que les autres infrastructures. Quelques reconstructions prennent cependant un temps plus long que nécessaire pour diverses raisons : manque de matériaux de construction ; délai administratif ; préférence des entrepreneurs pour la construction neuve plutôt qu'à la réparation ; manque de finance, etc. Malgré cela, les efforts de la reconstruction forment une force dynamique du changement à *Ismailia* aussi bien sur le plan physique que social. L'effort le plus impressionnant est la construction d'un large projet de logement public à Abou *Rakham* — connu plus tard sous le nom de *Cheikh Zayyed*. La vitesse de cette construction est admirable, ce qui montre la capacité de l'industrie du bâtiment égyptienne pour les grands travaux de haute qualité.

En plus de la description, le Consultant indique quelques composantes de la ville qui nécessitent une attention particulière.

La première, sans souci d'ordre, le Canal de Suez, constitue à la fois la raison d'être et l'obstacle au développement de la ville vers l'est. Il faut penser à la possibilité de créer un tunnel sous le Canal pour faciliter la circulation d'une rive à l'autre.

La deuxième, le lac *Timsah*, est un élément écologique essentiel de la ville. Il fait partie du Canal de Suez, lieu de croisement des navires, mais aussi de pêche et de récréation. Il faut donc protéger la qualité de l'eau et les marges du lac, ce qui implique à la restriction du déchargement des déchets industriels.

La troisième, le Canal d'Eau douce, joue un rôle nourricier. Il est la seule source d'eau potable de la ville, mais aussi un élément de paysage qui fait le charme de la ville d'*Ismailia*. Il faut l'élargir et le protéger.

La quatrième composante est l'ancienne partie de la ville, marquée par le Canal d'Eau douce, les jardins, les boulevards, les villas. La conservation de ces

¹ CLIFFORD CULPIN AND PARTNERS (1976) : *Ismailia Master Plan Study. Vol. 3, City Structure*, pp. 5-6.

éléments urbains maintiendra le caractère de la ville d'Ismailia et la rendra plus attractive.

La cinquième est, enfin, la présence d'une base militaire avec son aéroport à l'ouest de la ville. Elle forme un barrage majeur au développement équilibré de la ville dont certaines fonctions seront mieux placées à l'ouest. Elle menace la sécurité de la vie publique par les possibles hasards de manoeuvres militaires et de problèmes stratégiques.

b). Données démographiques

Ce sont les activités de reconstruction décrites plus haut qui attirent le retour et l'immigration vers Ismailia. A partir de janvier 1974 les Ismailiens réfugiés ailleurs commencent à y retourner. Mais le flux de retour le plus impressionnant se produit pendant l'été de 1974 après que le gouvernement ait levé, en juin 1974, toutes les restrictions résidentielles appliquées durant la période de guerre. La population de la ville passe, selon l'estimation du Ministère de l'Intérieur et de celui des Affaires sociales, de 50.000 en janvier à 132.000 en décembre 1974. A côté de cette donnée, on espérait que le reste, environ de 60.000 individus, serait rentré prochainement à la ville d'Ismailia. A ces populations originaires de la ville d'Ismailia, il faut ajouter les immigrants engagés dans les projets de construction dont le nombre est estimé aux environs de 18.000. Ces derniers sont venus de diverses parties de l'Egypte sans familles et vivaient provisoirement dans les baraques et sous les tentes installées sur place, — image qui nous rappelle les travaux du percement du Canal de Suez il y a plus d'un siècle sur le même lieu — mais si ces activités de construction et d'autres emplois continuent, on estime que ces ouvriers vont amener leurs familles pour s'installer définitivement à Ismailia¹.

Comment vivent donc ces populations ?

Dans ce cas le Consultant nous rappelle que, sur le plan économique, la ville d'Ismailia se trouve, aux moments de l'enquête, dans une phase de transition entre le rétablissement de l'économie d'avant la guerre de 1967 et le nouveau développement d'après la guerre de 1973. La ville était, avant la guerre de 1967, en principe, un établissement de service autour des activités du Canal de Suez dont l'Autorité du Canal représente environ 40 % de l'emploi dans la ville et 14%

¹ CLIFFORD CULPIN AND PARTNERS (1976) : *Ismailia Master Plan Study. Vol. 4, Employment and Population*, p. 64-65.

du Gouvernorat. La ville joue aussi un rôle administratif important au niveau régional où se trouvent environ 30 branches des bureaux du gouvernement. Les services industriels de l'Autorité du Canal et de ses compagnies affiliées, celle de la *Timsah Shipbuilding Company* (Compagnie Timsah de Construction navale), par exemple, représente une large proportion de la base industrielle existante. Le reste de l'industrie comprend trois groupes : manufacture et assemblage électronique, activités liées à la reconstruction physique et manufactures privées à échelle réduite. Ces fonctions de services et de commerces se développent grâce aux bons rapports entre la ville et ses arrières zones agricoles. Une enquête préliminaire indique l'existence d'environ 1 000 établissements commerciaux¹. Le TABLEAU 30 plus loin montre la spécificité de la structure économique de la ville d'Ismaïlia.

TABLEAU 30 : Activités économiques dans les zones urbaines d'Ismaïlia et d'Egypte en 1960.

Secteur	Ismaïlia (%)	Egypte (%)
Agriculture, pêche, forestier, chasse	4,0	12,5
Mines et carrière	—	0,2
Manufactures	8,2	21,7
Construction	7,7	4,5
Electricité, gaz, eau, sanitaire	1,5	1,3
Commerce et finance	13,3	16,5
Transport, dépôt, communication	16,2	8,3
Services	44,5	32,2
Activités insuffisamment décrites	4,5	2,8
	100,0	100,0

Source : CLIFFORD CULPIN AND PARTNERS (1976) : *Ismaïlia Master Plan Study. Vol. 4, Employment and Population*, p.69.

Particulièrement remarquable est le secteur du commerce, non des activités financières telles que banques, bureaux professionnels, assurances, ... mais des consommations populaires de services et de produits quotidiens telles que cafés, restaurants, coiffures, boutiques, etc. Dès le retour des populations à la ville, ces petites activités fleurissent. Tous les immeubles possèdent des boutiques au rez-de-chaussée. Des kiosques s'installent et des vendeurs ambulants roulent. Ils sont partout, mais les plus fortes concentrations se trouvent premièrement dans le *central business district* (centre commercial) autour de la rue El-Goumhouriyya (plus connue comme Talatini ou, plus anciennement, avenue de Cléopâtre). Les

¹ CLIFFORD CULPIN AND PARTNERS (1976) : *Ismaïlia Master Plan Study. Vol. 3, City Structure*, pp. 7-8.

activités plus animées se produisent dans les petites rues piétonnes perpendiculaires au côté-est de la rue Talatini où se succèdent côte à côte des boutiques de vêtements, un marché aux poissons et aux légumes. 45 % des activités commerciales de la ville se concentrent dans ce premier lieu. La deuxième concentration se situe tout au long de la rue El-Thawra (plus célèbre comme Sultan Hussein ou, initialement, avenue de l'Impératrice) qui consiste en boutiques "modernes", fournisseur jadis des employés européens de la Compagnie du Canal. On estime que ces activités ont regagné, en février 1975, le niveau d'avant la guerre de 1967. Le Conseil de la Ville d'Ismailia a enregistré 1 360 établissements commerciaux et 191 ateliers en décembre 1974. Entre décembre 1974 et avril 1975 le Bureau d'Enregistrement donne une licence à chacune des 68 nouvelles boutiques. Il n'y a pas de données précises, mais l'observation montre la tendance continue de réparations, de réaménagements et de réouvertures des boutiques dont la croissance annuelle est estimée à 15 %. La population engagée dans ces activités est difficile à compter car les frontières d'activités n'existent pas et les employés travaillent souvent à mi-temps. On estime que leur nombre atteint, en mars 1975, environ 2 700. Qui sont les clients et quels sont les types de demande ? D'abord, les biens de consommations demandés notamment par les familles locales qui reçoivent les primes, les compensation ou les indemnités de la guerre. Ensuite, les services "non-familles" qui viennent des immigrants travaillant dans la reconstruction, l'administration ou l'armée. Enfin, les matériaux de construction de tout genre — ciment, bois, peintures, tuyaux, sanitaires, etc. — utilisés dans la construction¹.

¹ CLIFFORD CULPIN AND PARTNERS (1976) : *Ismailia Master Plan Study. Vol. 4, Employment and Population*, p. 76-79.

3). Propositions

On a vu, dans le Cheminement de planification résumé plus haut, que les études des atouts et des contraintes du développement, dont nous avons exposé partiellement les données physiques et démographiques, aboutissent aux propositions du développement, aux programmes de l'emploi et de la population et, enfin, aux implications physiques. Regardons ce qui concerne directement l'espace de la ville. Mais résumons d'abord les propositions générales.

a). Développement, emploi et population

La population de la ville d'Ismaïlia sera, selon la projection, environ de 356.300 en 1990 et de 560.000 en 2000. Pour anticiper cette croissance, le Schéma propose le développement des activités suivantes.

Agriculture

Elle consiste en la bonification de 450.000 feddans de terrains, notamment ceux situés entre le Canal de Suez et le Delta, au nord d'Ismaïlia, qui sont plus riches que ceux du sud. Certains modèles de culture sont proposés à côté de l'élevage.

Services

Ils constituent toujours la vocation économique d'Ismaïlia, dont l'Autorité du Canal de Suez est un exemple remarquable. L'ambiance de la ville, l'établissement d'une université — proposée plus loin — et la situation géographique d'Ismaïlia sont des conditions idéales pour ce type d'emploi. Ismaïlia est proposée comme une alternative au Caire pour la décentralisation des fonctions gouvernementales.

Industrie

Elle peut profiter de la location d'Ismaïlia comme nœud de communication. L'industrie lourde ne conviendra cependant pas à Ismaïlia pour des raisons aussi bien économiques que d'environnement. Le Schéma propose donc des activités industrielles plus légères, telles l'industrie du transport, de petits ateliers et de grandes industries non-polluantes.

Tourisme

Il est à développer pour le marché domestique. Les plages autour du lac Timsah et des lacs Amers sont proposées comme alternatives de la côte méditerranéenne.

Université du Canal de Suez

Son établissement à Ismaïlia est proposé pour accueillir 20 000 étudiants, ce qui engendrera de nombreux emplois et une diversification économique de la ville.

b). Axes de l'expansion

Après avoir étudié dix plans schématiques de l'expansion de la ville, le Consultant recommande une direction de l'expansion de la ville autour de trois axes partant du centre-ville actuel : au nord-est, au sud et à l'ouest (SCHEMA 11). Cette tendance profite en fait de la position naturelle du lac Timsah et permet l'inclusion des espaces verts existant pour maintenir le caractère unique de la ville d'Ismaïlia. Le centre-ville, au bord nord du Canal d'Eau douce, s'étend vers l'ouest avec un centre de services près de l'actuel camp militaire qui sera déplacé loin de la ville. Ce site offre un espace ample pour l'expansion avec un effet d'attraction par sa proximité au Canal d'Eau douce, au lac Timsah et aux zones vertes. L'enlèvement de la pression sur le centre-ville actuel aidera à conserver l'ancienne partie charmante de la ville du Canal de Suez.

c). Structure de la ville

La proposition concernant la structure de la ville (CARTE 10) constitue essentiellement un modèle d'expansion ouverte qui facilite le développement le long des axes principaux sur les deux côtés nord et sud du Canal d'Eau douce. Le service clé et les fonctions commerciales seront développés en concertation avec la zone centrale de la ville vers l'ouest, faisant de cette zone le point focal de la future ville avec l'accessibilité optimum de toute la zone urbaine. Un réseau de transport est proposé pour renforcer les zones principales de développement et pour faciliter la circulation à tout niveau, avec une centralisation de tous les modes de transport au point d'échange de transport dans le centre de la future ville.

La structure d'évolution proposée allégera les pressions sur la ville existante et, avec un contrôle minimum du développement, le caractère unique de la ville sera renforcé et conservé. La ville existante deviendra une des zones de la future ville, pleinement intégrée à la nouvelle structure urbaine.

Un effort particulier a été fait pour spécifier le développement qui respecte les caractéristiques d'environnement et reflète d'une manière positive le paysage existant. Le développement majeur sera éloigné des zones qui bordent immédiatement le lac Timsah et des zones agricoles. Les conditions topographiques sont intégrées et utilisées pour donner à la ville des paysages variés avec l'alternance des zones basses vertes et des zones bâties. Les points remarquables sont préservés et renforcés, les bâtiments en tour sont autorisés dans le Centre régional pour lui donner un appui visuel. Le désert d'alentour avec ses dunes et ses palmiers est intégré comme élément de paysage qui enrichissent le caractère de la ville.

Zone urbaine générale

Elle englobe presque tous les espaces bâtis existants et projetés : zones résidentielles, services locaux, équipements sociaux et communautaires, et toutes les activités nécessaires auprès des habitants. Pour la zone urbaine existante, le Schéma insiste pour conserver le caractère de la ville. Par conséquent, en ce qui concerne les quartiers d'habitations existants, notamment ceux délabrés tels *Manchiet Chouhada* et *Araychiet-ouest*, il faudrait une politique de réhabilitation plutôt que de rénovation ou de redéveloppement. Les zones urbaines principales dans la ville seront équipées d'un système des rues artérielles qui divise en même temps la zone urbaine générale en localités plus petites d'environ un kilomètre carré chacune. C'est dans ces localités qu'une vaste gamme de services et d'activités sociales de petite échelle sera établie.

Zones centrales

Ces centres constituent les lieux principaux des industries de services très variés qui forment les caractéristiques de la ville d'Ismaïlia et qui reflètent les emplois proposés plus haut.

Il y aura deux zones centrales principales à côté du centre urbain existant. Le centre existant n'a plus de possibilité de croissance, une nouvelle zone centrale, destinée à devenir un centre régional, est proposée comme extension de la ville

vers l'ouest. Une deuxième nouvelle zone centrale, conçue comme sous-centre, est proposée pour servir à la zone de croissance du sud et située au sud de Néfiché, dans un lieu appelé Khachayna. Il y aura, en outre, quatre centres locaux dont l'un se situe à Abou Rakham (Cheikh Zayyed).

Industries

Il y a deux types d'industrie : de manufacture et de service.

L'industrie de manufacture devrait pouvoir fournir l'emploi à toute catégorie de main-d'œuvre : non-qualifiée, semi-qualifiée et qualifiée. Par conséquent, il faudrait développer trois types de manufacture, chacun son emplacement.

Les petites manufactures, orientées sur les produits de consommations quotidiennes, telles que boulangeries et tailleurs, doivent être dispersées dans toute la ville. Elles peuvent faire partie des quartiers d'habitations ou des centres commerciaux locaux.

Les ateliers industriels se distinguent en deux types. L'un, qui engendre du bruit, de la saleté et de la circulation, tel les ateliers de traitement de métaux, doit être placé en dehors des quartiers résidentiels et près d'une grande route. L'autre, propre et moins bruyant, donnant une possibilité d'emploi aux femmes, tel les ateliers de confection de vêtement, peut être situé près des quartiers d'habitation.

Les grands domaines industriels, enfin, doivent être placés dans une zone particulière et loin des quartiers résidentiels. Puisque le vent dominant vient du nord, du nord-est et de l'ouest, le meilleur lieu de cette zone est au sud ou à l'ouest de la ville.

Les services comprennent les activités d'administration à deux niveaux : bureaux régionaux et nationaux, publics et privés, qui seront déplacés du Caire dans le cadre de la décentralisation ; bureaux locaux en relation étroite avec les activités et fonctions de la ville. Pour cela, il faut préparer une zone de sites et de bâtiments avec une bonne liaison régionale de transport et de télécommunication, dont le lieu proposé est dans le centre et sous-centre régional à Khachayna.

Université

Le complexe de l'université prendra une forme de campus avec 60 % de quartier résidentiel. Le campus nécessite un site avec des conditions suivantes :

- situé à la périphérie de la ville où l'encerclement par l'expansion de la ville peut être évité ;
- indépendant mais accessible de la ville, ce qui lui permettra d'avoir un échange fonctionnel avec les autres allocations du terrain, par exemple avec l'école de médecine attachée à l'hôpital ;
- capable de contenir l'expansion rapide sans avoir de problème avec les autres allocations du terrain ;
- capable d'accueillir 20.000 étudiants.

Un terrain de 500 hectares est à réserver pour accommoder les bâtiments de facultés, de résidences, d'équipements sociaux et de zone de récréation. Le site proposé se trouve au nord de la ville.

Récréation et tourisme

Les facilités de récréation et de loisir seront préparées dans toute la ville, utilisant les jardins et les zones ouvertes existant.

Quant au tourisme, la ville d'Ismailia n'a pas assez de point d'intérêt pour les touristes internationaux, mais peut intéresser les touristes domestiques. Une zone de récréation liée à l'eau est réservée, après un accord avec l'Autorité du Canal, au bord ouest du lac Timsah.

Zones à déplacer

Il s'agit de deux zones : le Port et le Camp militaire.

Le petit port du lac Timsah constitue une activité importante de l'Autorité du Canal de Suez. En ce moment (1975) il est utilisé pour deux fonctions : l'une, dock de transit pour le transfert des pilotes et de personnel qui s'occupe des mouvements des navires au Canal ; l'autre, dock de fabrication et de maintenance de petits bateaux. L'extension de ce port dans un long terme doit prendre place ailleurs.

Quant au camp militaire, l'occupation d'un vaste terrain à l'ouest de la ville depuis l'époque coloniale est considérée comme obsolète. Les baraques ont été construites initialement par les Anglais pour loger leurs forces armées. L'organisation de l'Armée britannique à l'époque avait besoin beaucoup d'interaction avec les populations civiles qui leur fournissaient la main-d'œuvre, les marchandises et les services. Aussi, elle devait se rapprocher des centres des

populations pour pouvoir les maîtriser rapidement en cas d'insurrection. Aujourd'hui toutes ces conditions ne sont plus nécessaires, car la fonction de l'Armée égyptienne qui occupent ce camp est de nature différente. La présence continue du camp constitue un obstacle pour le développement de la ville. Le Schéma propose de le déplacer loin de la ville, vers le sud, près de Fayed.

d). Logement

Le Schéma Directeur recommande une nouvelle approche du développement du logement applicable aussi bien à l'échelle régionale que nationale, car la politique actuelle en engendre plutôt que résout les problèmes ; la construction des logements publics coûte cher à l'Etat et n'en remplit pas le besoin croissant des populations. La politique du logement devrait donc être basée sur la potentialité et la demande effective des populations. Le principe de base de la politique proposée est ce qu'on appelle *enabling policy*, politique qui permet les populations obtiennent leur logement selon leur besoin et leur moyen. Elle devrait permettre la diversité la plus large que possible de types d'habitation demandés par les populations, ce qui peut varier d'un appartement de haut de gamme dans le centre-ville jusqu'à une habitation simple dans une zone sans service public. Pour cela les initiatives privées devraient être encouragées, aussi bien celles des individus qui souhaitent construire leur propre logement que celles des entrepreneurs qui construisent des logements à vendre, ainsi que celles des collectivités qui approvisionnent leurs membres en logements. Le rôle du gouvernement n'est plus de construire des logements comme auparavant, mais de soutenir les efforts des populations dans la construction du logement avec des éléments nécessaires dont l'obtention dépasse leur capacité : facilité juridique (régime foncier, légalisation des terrains illégaux), équipement collectif (infrastructures : réseaux de voirie, d'eau, d'électricité, d'égouts, etc. ; facilités sociales : écoles, hôpitaux, centres culturels, maisons de culte, etc.) et assistance technique (matériaux de construction, technologie de bâtiments, etc.). Pour les populations de bas revenu, l'engagement du gouvernement passe par les projets d'*upgrading* (amélioration) des quartiers spontanés, de *sites and services* (trames assainies) et de *core housing* (cellule de base).

e). Caractère la ville

Le Consultant, malgré ses composantes d'architectes et, peut-être, fidèle à sa volonté "réaliste", ne propose aucune forme esthétique quelconque. Il recommande, en revanche, la maintenance du caractère existant de la ville — ce qui touche effectivement la question de l'esthétique, mais aussi de l'hygiène — dans le sujet de l'environnement (Vol. 13 du Schéma Directeur : *Environmental Factors*). Les propositions concernant le "caractère et qualité urbain" se divisent en deux points : conservation et aménagement paysager (*landscaping*).

Conservation architecturale

La politique de conservation devrait être appliquée, d'une part, aux bâtiments, aux groupes de bâtiments ou à des rues toutes entières qui possèdent intrinsèquement un mérite architectural ou qui constituent un trait distinctif du quartier, et, d'autre part, aux quartiers ou aux districts qui forment un arrière-plan dans le caractère de la ville. Le Consultant recommande deux catégories de politique de conservation, indiquées dans les PLANS 42 (la zone à conserver) et 43 (les constructions à conserver dans la zone indiquée) et accompagnées des croquis des exemples des bâtiments à conserver (FIG. 5-15).

Les bâtiments dans la Zone A devraient être protégés et ne devraient pas être développés. Les façades ne devraient pas être altérées sauf sous un contrôle très sévère de *design* et de plan. Une reconstruction ou une extension quelconque devrait être conforme au caractère, à la hauteur, aux matériaux et au style de bâtiments existants. Les jardins, les arbres dans les parcelles privées, et leur aménagement paysager et leur caractère général devraient être strictement maintenus.

Dans la Zone B, l'échelle, la hauteur et le style de bâtiments, la largeur et le caractère d'ensemble des rues sont importants. Le contrôle du développement devrait assurer l'harmonie des nouveaux bâtiments avec ceux existants, employant une échelle, un style et une finition de façade d'architecture similaire. Une clef de paysage, des arbres sur des points focaux par exemple, devrait aussi être conservée.

Le Consultant a tracé la croissance de la ville à travers les plans de 1869 (l'inauguration du Canal de Suez), de 1921 et de 1942. Tous montrent que le plan basique de voirie a été établi en 1921. Les places centrales dans les unités de

Timsah, de Mecca et de la partie-sud d'Araychiet devraient être retenues, ainsi que la grille de voirie plus dense d'Abbasa. Selon le Consultant, ces formes « *représentent des exemples et des extensions du plan de la ville coloniale française du XIX^{ème} siècle, composé des boulevards divergents d'une place bordée des arbres ou convergents vers des mosquées. Les bâtiments possèdent une harmonie de style et des matériaux, aussi en caractère colonial français, et les aménagements de jardins et de paysages ont un caractère unifié* »¹.

Bien qu'il possède des bâtiments de divers styles, le quartier d'Abbasa est marqué par un grand nombre de maisons à balcon de bois couvert de moucharabieh. Un développement quelconque dans ce quartier devrait être conforme au style et au caractère de ces maisons. Ces maisons elles-mêmes devraient être conservées et réhabilitées.

Sous l'auspice d'un programme de conservation, les éléments essentiels devraient être énumérés par une autorité désignée responsable, réparés et gardés avec soin. Un registre de photographies devrait être fait pour assurer que les altérations futures restent attachées à cette "authenticité". Par conséquent, pour pouvoir appliquer cette politique, il faut créer un cadre légal et financier. Des allocations spéciales pour la réhabilitation et la maintenance devraient être accordées aux propriétaires des bâtiments inscrits dans le registre de conservation. Dans le cas où les propriétaires sont trop pauvres, les travaux devraient être financés par le Gouvernement avec leur consentement.

Plus concrètement, la première et la plus importante zone à conserver est le front de la ville face au Canal d'Eau douce qui s'étend du Musée à l'est jusqu'à la rue El-Goumhouriyya à l'ouest. Dans cette zone se situent la villa de de Lesseps, l'ancien siège de la Compagnie du Canal de Suez, le palais du Gouverneur (maintenant l'hôtel de police), le Musée et beaucoup de belles villas de l'Autorité du Canal de Suez. Il y a aussi une jolie mosquée et des vastes jardins verdoyants. Derrière le front, dans diverses parties de la ville, se trouvent des lieux remarquables : la Place de la Gare, les salons de thé, le Cercle du Canal de Suez et quelques mosquées et églises.

Les formes des places centrales, bien qu'elles ne soient plus tellement authentiques, contiennent néanmoins quelques exemples excellents de

¹ CLIFFORD CULPIN AND PARTNERS (1976) : *Ismailia Master Plan Study. Vol. 13, Environmental Factors*, p. 42.

l'architecture "coloniale française". Il faut en prendre soin pour que le développement futur respecte l'ancien style et ne brise pas son échelle.

L'Hôpital du Canal de Suez, avec ses divers pavillons associés, se dresse sur un point élevé au bord du Canal de Suez et domine l'entrée-nord du lac Timsah. Il fait partie des caractéristiques distinctives de la ville d'Ismaïlia. Des lieux particuliers autour du lac Timsah tel que l'île Chevalier devrait aussi être inclus dans la politique globale de conservation. Ils seront traités plutôt dans la politique de conservation du paysage.

Aménagement paysager

L'un des plus importants éléments du caractère de la ville d'Ismaïlia est son aménagement paysager. La plupart de ses boulevards sont bordés d'arbres ; le principal s'allonge à côté d'une large bande de pelouse et du Canal d'Eau douce. Les jardins privés des villas, les jardins publics de l'Autorité du Canal de Suez et les lieux de récréation sont aménagés selon un modèle "colonial français" et plantés d'une riche variété d'arbres et de plantes. La perte ou même la fragmentation de cet agrément aurait mutilé le caractère visuel et le charme de la ville.

Le Consultant recommande fortement une politique globale d'aménagement paysager pour toute la ville, pour le présent et l'avenir, avec un établissement de contrôles nécessaires pour assurer le succès de son implémentation. Pour résoudre les conflits possibles entre les diverses autorités existant à Ismaïlia — l'Autorité du Canal de Suez, le Conseil de la Ville, le Gouvernorat et le Ministère du Logement et de la Reconstruction — un corps spécial de contrôle, coordonnant la coopération de ces différents pouvoirs, pourrait être créé. Ce corps spécial de contrôle nécessiterait des spécialistes de diverses disciplines : architectes paysagistes, botanistes, horticulturalistes, experts du sol, et conseillers pour les problèmes de pollution, de transport et d'administration légale.

Sur le plan physique, les propositions du Consultant comprennent des points suivants (PLAN 44).

Les *Short Term Action Areas* (Zones d'action de court terme) consistent principalement du quartier de Araychiet où se produit un développement rapide, notamment d'une forme "spontanée" à la périphérie-nord connu sous le nom d'El-Hekr. Cette zone devrait être associée au paysage caractéristique de la ville,

particulièrement à celui du côté-nord des chemins de fer. Des petits groupes d'arbres (espèces qui poussent rapidement), placés à la fin d'une perspective ou entre des bâtiments, pourraient améliorer le paysage sec d'une rue avec un peu d'effort et de coût. Le Consultant recommande la plantation des arbres dans les rues piétonnes principales.

Les *Areas of Conservation* (Zones de Conservation) consistent notamment en les jardins, les petits bois et les quartiers résidentiels hérités de la Compagnie du Canal de Suez, appartenant aujourd'hui à l'Autorité du Canal de Suez. Le Consultant recommande, pour que ces zones soient officiellement protégées, un ordre du Gouvernement évitant le changement quelconque sans consultation avec les autorités.

Les *Transformation Areas* (Zones de transformation) englobent deux terrains : le cimetière et la plantation du Canal de Suez. Le Consultant recommande que le cimetière soit transformé en un jardin verdoyant avec un modèle d'aménagement informel. La plantation du Canal de Suez devrait être élargie et remplie de nouveau avec des arbres et des plantes appropriés pour assurer la réserve semi-mûr pour la ville tout entière.

Les *Preserved Areas for Future* (Zones préservées pour l'avenir) sont occupées actuellement par le camp militaire à l'ouest de la ville. Elles possèdent une très bonne réserve des arbres le long des routes principales, mais aussi à l'intérieur du camp. Un développement futur quelconque devrait retenir ces réserves.

b. Transformations urbaines

Deux facteurs caractérisent les transformations urbaines d'Ismaïlia après la guerre de 1973. L'un est les activités de construction dans les secteurs stratégiques menées par le Gouvernement en vue du développement de la région du Canal dont nous avons montrés les objectifs plus haut. L'autre est le retour des populations d'origine d'Ismaïlia et l'immigration des populations de diverses parties de l'Égypte vers Ismaïlia qui, avec leurs propres dynamiques et facilitées par le Gouvernement, multiplient les constructions selon leur capacité et leur goût, ce qui donnera à la ville d'Ismaïlia une nouvelle caractéristique.

1). Reconstruction et développement de la ville

Nous avons vu plus haut qu'après la guerre de 1973 la reconstruction et le développement de la zone du Canal, dont la ville d'Ismaïlia, seront basés sur le Schéma Directeur créé en 1976. Avant cette planification, la reconstruction avait déjà, en fait, été commencée sans plan global. Les rapports du Schéma Directeur mentionnent quelques activités de reconstruction : nettoyage et réhabilitation des sites endommagés ; réparation des rues, des pavés et des autres infrastructures ; mais aussi construction d'un large projet de logement public à Abou Rakham — connu plus tard sous le nom de Cheikh Zayyed. C'est seulement après l'établissement du Schéma que la reconstruction et le développement de la ville se réalisent d'une manière plus systématique. Il sera inutile, cependant, de montrer toutes ces activités. Regardons seulement celles qui impliquent l'aménagement spatial de la ville. D'abord, la reconstruction avant l'établissement du Schéma Directeur. Puis, l'implémentation du Schéma Directeur. Et enfin le résultat achevé, c'est-à-dire la nouvelle carte de la ville, au début des années 1990 où nous effectuions nos recherches sur le terrain.

a). Reconstruction avant le Schéma : Quartier Cheikh Zayyed

A part les réparations des infrastructures, le premier grand projet de la reconstruction de la ville d'Ismaïlia est la construction des logements sociaux dans le désert nord-est de la ville, près du petit bois d'Abou Rakham. Financé

avec les 100 millions de dollars de don de *Cheikh Zayyid bin Soultane Al-Nahyane*, chef d'Etat des Emirats arabes unis, ce complexe d'habitations est nommé Quartier Cheikh Zayyed¹. Préparée pour les familles d'Ismailia en retour de leur refuge, la première génération de ces logements, construite en 1974, se compose de 4 000 unités d'habitation, ce qui peut loger environ de 20 000 personnes². Conçue et réalisée par le Ministère de la Reconstruction et de l'Habitat, elle forme un ensemble architectural en pierres jaunes dont la rapidité et la qualité de construction impressionnent, comme on a vu plus haut, le Consultant britannique.

Malgré ces points forts, ce "grand ensemble" n'échappe pas aux critiques. Le Consultant britannique, par exemple, appartenant à la même tendance de pensée de Turner, voit dans ce projet un gaspillage. Au lieu de dépenser cette ressource rare pour un objet de consommation — dans ce cas le logement —, le Gouvernement devrait l'investir dans une entreprise productrice. Au lieu de jouer un rôle de "fournisseur" du logement-fini, le Gouvernement devrait fonctionner comme "facilitateur" et aider les populations à construire leurs propres habitations avec leurs propres ressources. Une autre critique attaque l'utilisation des matériaux de construction. M. Milad Hanna, ingénieur de construction, professeur à l'Université du Caire, auteur de nombreux articles sur les problèmes du logement et admirateur de Hassan Fathy, voit dans l'emploi des pierres la cause de la hausse du prix de la main-d'œuvre et du logement. Il accuse le ministre de la reconstruction et du logement, M. Osmane Ahmed Osmane, de se battre pour que toutes les villes nouvelles soient construites en pierres, ce qu'il appelle "style Chéops"³.

L'accusation de M. Hanna n'est pas tellement bien adressée, car dans le choix de cette architecture en pierres il y a la part du Président Sadate. L'idée du projet, y compris le choix des matériaux de construction, a été discutée, selon M. Osmane, entre lui et M. Sadate à la veille de la création du Ministère de la Reconstruction. C'est dans un rendez-vous discret fixé par le Raïs, le 28 octobre 1973, à 20h30, à Qasr Tahira, que le chef de l'*infatih* lui exposa ses rêves de la reconstruction et du développement de la zone du Canal. Pendant des heures il parla de la nécessité de rendre vie à la zone du Canal, de lier le Sinaï à la vallée du Nil, d'amener l'eau du Nil au rive est du Canal, de peupler et de développer

¹ OSMANE Ahmed Osmane (1981) : *Sofahat min Tagribti*, pp. 500-501.

² AL-NABLAWI, op. cit., p. 146.

³ HANNA Milad (1992) : *Le logement en Egypte*, p. 55.

ces régions. C'est le Président lui-même qui évoqua la question du logement pour les familles du Canal et vit la nécessité d'utiliser les pierres comme matériaux de construction pour deux raisons. Elles étaient, d'une part, moins chères. D'autre part, les briques, qui constituaient une alternative, consomment beaucoup de terres agricoles dont l'Égypte a besoin... Après cette longue conversation, le Président lui révéla qu'il avait pris un décret dans lequel M. Osmane est désigné Ministre de la Reconstruction. Ayant accepté la tâche, le nouveau ministre s'envola le jour suivant à Abou Dhabi pour voir Cheikh Zayyed, chef d'Etat des Emirats avec qui il maintient une bonne relation depuis 1968¹. Nous connaissons la suite : le don de Cheikh Zayyed et la reconstruction des logements sociaux décrits plus haut.

Cheikh Zayyed n'est pas le seul à faire un don à l'Égypte dans la reconstruction de la zone du Canal. A côté de lui, l'Arabie Saoudite contribue 50 millions de dollars pour la construction de la Cité Feisal à Suez, et le Koweït 100 millions de dollars pour la Cité Sabah à Port-Saïd². Les trois quartiers des logements sociaux sont construits dans le même modèle, conçu par le Ministère de la Reconstruction et du Logement et réalisé par *Al-Mouqawwiloune Al-^cArabe* (Entrepreneurs Arabes), les deux agences sont dirigées par la même personne, M. Osmane Ahmed Osmane.

Commencée en 1974 par la construction de la Cité Cheikh Zayyed sans plan global préalable de la ville, la zone désertique près d'Abou Rakham est intégrée plus tard dans le Schéma Directeur établi en 1976 et développée par l'Agence gouvernementale du Développement de la ville. Les complexes d'habitations développés dans cette zone consistent, dans la plus grande partie, en logements standardisés, construits par l'Agence, tels Tamlik et Madinet-Chabab. Mais il y a aussi des petits quartiers spontanés à proximité du bois d'Abou Rakham, construits probablement par les ouvriers-immigrés travaillant dans la construction de la Cité Cheikh Zayyed, dont les noms nous rappellent curieusement les noms des lieux historiques dans la péninsule arabique à l'époque du prophète de l'islam tels que Ta'if, Zamzam, Marwa. Tous ces quartiers spontanés seront améliorés, comme nous verrons dans la partie suivante, dans l'implémentation du Schéma

¹ OSMANE, op. cit., pp. 456-460 et 190.

² La concurrence de "générosité" entre ces pays arabes-pétroliers contient un aspect comique, montré dans l'autobiographie d'OSMANE Ahmed Osmane (1981) : *Sofahat min Tagribti*, pp. 500-501.

Directeur. Ainsi, à part la Cité Cheikh Zayyed, la zone désertique du nord-est de la ville est remplie, de 1974 à 1990, par les quartiers d'habitations : Harfiyine, Zouhour, Garden-city, Ta'if, Zamzam, Marwa, Tamlik, et Madinet-Chabab. Elle constituera, comme nous verrons plus loin, l'une des trois unités territoriales de la ville, *Hay Al-Thalith* (Troisième Section).

Notons enfin que la critique de M. Milad Hanna sur le style architectural de la Cité Cheikh Zayyed n'est pas vaine. Toutes les constructions des logements sociaux postérieures au grand-ensemble de Cheikh Zayyed ne sont plus construites en pierres. Elles participeront au phénomène des logements de masse dans tous les pays en voie de développement : le béton armé.

b). Implémentation du Schéma

Le Schéma Directeur d'Ismaïlia contient, selon ses planificateurs, tout ce qu'on pourrait souhaiter. Il est complet. Il consiste en 14 volumes (en anglais). Il anticipe le développement pour les 20 ans à venir. Il a été discuté en détail avec le Conseil du Gouvernorat. Il est aussi ambitieux, suivant les directives du gouvernement dérivées de l'*October Working Paper* du Président Sadate. Mais, en fin de compte, il est trop (grand). Il est trop (ambitieux) pour le gouvernement central dont les priorités d'investissement changent avant qu'un plan quelconque soit bien implémenté. Il est trop (compliqué) aussi pour le gouvernement local dont le système et l'équipe sont habitués au travail routine¹. En plus, sur le plan financier, le Gouvernorat n'a pas de base financière hors l'allocation du gouvernement central. Il manque donc au Gouvernorat la capacité technique et financière.

Pour résoudre ces problèmes, le Gouvernorat, suivant la recommandation du Consultant, prend deux mesures. D'une part, créer une nouvelle organisation sous forme d'une Autorité du Développement ayant le pouvoir d'acheter, de développer et de vendre la terre et les moyens administratifs, techniques et financiers pour gérer les programmes du développement. D'autre part, établir une *implementing agency* (agence d'implémentation) et un plan détaillé d'une *immediate action* (action immédiate).

¹ DAVIDSON Forbes (1991) : "*Gearing up for effective management of urban development*" (pp. 120-133) in *CITIES. The International Journal of Urban Policy and Planning*. Vol. 8, No. 2, mai 1991.

Grâce au fait que le Consultant principal est britannique, le Gouvernorat obtient une aide financière de l'*Overseas Development Administration* (ODA), agence du développement d'outre-mer du Gouvernement Britannique, d'une somme de 100.000 Livres Britanniques comme "*inception capital*" ("capital de démarrage")¹. La présence du Consultant britannique est donc prolongée, d'abord, de 1977 à 1978, pour la création du plan détaillé de l'*Ismaïlia Demonstration Projects* (Projets de Demonstration d'Ismaïlia), puis, de 1978 à 1982, pour l'*Ismaïlia Technical Assistance Programme* (Programme d'Assistance technique d'Ismaïlia) dans le cadre de l'implémentation du plan².

Ce sont ces Projets de Démonstration qui deviendront le moteur du développement de la ville d'Ismaïlia. Conscient du climat d'inertie égyptienne, le Consultant propose de développer un secteur stratégique qui touche l'intérêt commun des tous les acteurs principaux du développement, c'est l'habitat (le logement), et notamment celui des populations de bas revenu qui constitue la plus grande partie de la ville. Il forme deux types de projets : *upgrading* (amélioration) des zones informelles de la ville, d'un côté ; développer des nouvelles zones accessibles aux populations de bas revenu, de l'autre côté. Il engage les Consultants, le Ministère de la Reconstruction, le Gouvernorat, l'ODA (britannique), les représentants élus de la zone informelle, mais aussi les populations concernées par les projets. Commencés par une agence du développement d'une zone spécifique, El-Hekr ou Hay El-Salam, les projets se sont développés pendant les cinq premières années (1977-1982) en six agences du développement des zones spécifiques — nous les verrons plus en détail dans la partie ci-après — et une agence du développement de la ville toute entière. Plus important encore, l'agence du développement de la ville gère d'une manière active le développement dans toutes les zones franges de la ville et les programmes d'amélioration dans tous les quartiers informels les plus précaires. Les membres des équipes sont formés à travers une formation spéciale et l'apprentissage du travail sur le terrain³. Quant au financement, à part le don du Gouvernement britannique mentionné plus haut, l'Agence du Développement a

¹ DAVIDSON Forbes (1981) : "*TSMAILIA. From Master Plan to Implementation*" (pp. 160-178) in *Third World Planning Review*, Vol. 3, No. 2, mai 1981.

² DAVIDSON Forbes (1985) : "*Aid and urban development in Egypt: the role of aid agencies and consultants*" (pp. 10-14) in *Open House International*, No. 10 (1985) 3.

³ DAVIDSON (1991) : "*Gearing up...*" op. cit.

réussi, en 1980, à accumuler un capital, par la vente des terrains, de 485.000 LE, ce qui lui permet de réaliser certains de ses projets du développement indiqués dans le Schéma Directeur. Les aides financières de l'extérieur arrivent également pour des projets spécifiques tels que les centres de la santé et les écoles¹.

Ainsi, du début de l'implémentation jusqu'en 1990, l'Agence du Développement a réalisé 8 projets d'amélioration des quartiers spontanés dont les noms, les situations, les superficies et les nombres des habitants sont présentés dans le TABLEAU 31 suivant :

TABLEAU 31 : Amélioration des quartiers spontanés dans la ville d'Ismaïlia 1976-1990

Quartiers	Situations par rapport au centre-ville	Superficies (km ²)	Population (approximative)
<i>Hay El-Salam</i>	nord	2,2	75 000
<i>Manchiet Chouhada</i> (y compris <i>Saha</i> et <i>Balabisa</i>)	nord-ouest	2,5	50 000
<i>Abou Atwa</i>	sud	3,16	20 000
<i>El-Bahitini</i>	sud	0,83	(non indiqué)
<i>El-Safa</i>	nord-est	0,067	2 500
<i>El-Marwa</i>	nord-est	0,063	2 000
<i>Zam-zam</i>	nord-est	0,021	250
<i>El-Halous</i>	sud	0,16	3 300
		9,00	153 050

Source : Gouvernorat d'Ismaïlia (sans date) : *Tatwir Al-Ihya Al-Cha'biyya bil Isma'iliyya*.

A côté des projets de l'habitat consacrés aux populations de bas revenu dans les zones informelles, l'Agence du Développement du Gouvernorat réalise également des logements de haut de gamme tels qu'ils sont recommandés dans le Schéma Directeur — on en verra les exemples au bord du lac Timsah au sud de la ville. En outre, on voit se réaliser, parmi les grands projets urbains indiqués dans le Schéma Directeur, l'Université du Canal de Suez (dans le désert au nord-est de la ville), les Zones du Tourisme (au bord du lac Timsah au sud de la ville) et la Cité de l'Industrie (dans le désert à l'ouest de la ville). Voyons de plus près ces réalisations dans la partie suivante.

¹ DAVIDSON (1981) : *TSMAILIA...* "op. cit.

c). Nouvelle carte de la ville

Rappelons que le nombre des quartiers de la ville d'Ismailia change suivant ses transformations démographiques et politiques au cours de son Histoire. Il était de trois au début (Quartier européen, Quartier grec et Quartier arabe), deux en 1918 (Quartier européen et Quartier arabe), quatre en 1948 (Quartier européen, Quartier arabe, Abbasa et Araychiet) et cinq jusqu'en 1967 (Timsah, Mecca, Abbasa, Araychiet et Manchiet Chouhada). Après la guerre de 1973, on l'a vu dans le rapport du Schéma Directeur de 1976 présenté plus haut — voir IX.2.a.2). Faits urbains 1975 —, la ville maintient la division administrative d'avant la guerre de 1967. Cependant, la ville continue de s'agrandir, suivant la juxtaposition des nouveaux quartiers d'habitations, ce qui entraînera le changement administratif territorial de la ville au cours des deux dernières décennies. Voyons donc d'abord la structure administrative territoriale de la ville, puis les spécificités générales, c'est-à-dire les situations géographiques et les données démographiques de base, de chacun de ces territoires administratifs.

Structure administrative territoriale

A part l'*infitah*, la plus grande contribution de M. Sadate à l'Égypte après la guerre de 1973 est, peut-être, son effort pour amener le peuple égyptien dans une voie plus démocratique qu'avant. Il a restauré le multipartisme (1971), promu la décentralisation et introduit une nouvelle institution (1975), le *Majlis Mahalliy* (Conseil local) dont les membres sont élus parmi les populations d'un lieu concerné et dont la tâche est de gérer la politique du développement au niveau local. Ainsi chaque gouvernorat est divisé en quelques *Madina / Moudoune* (villes) et *Markaz / Marakiz* (campagnes) dont chacune est dotée d'un *Majlis Mahalliy Al-Madina / Al-Markaz* (Conseil local de la ville / de la campagne). Chaque ville est divisée encore en quelques unités administratives plus petites, appelées tantôt *Al-Hay* (District / Quartier) tantôt *Al-Qism* (Section / Division), équipées chacune d'un *Majlis Mahalliy Al-Hay* (Conseil local du district ou du quartier) ayant autorité pour résoudre les problèmes d'administration, de finance, de secrétariat et de sécurité du district ou du quartier¹.

¹ AL-NABLAWI, op. cit., pp. 618-621.

Suivant l'introduction de ce nouvel élément, suivant aussi la croissance spatiale de la ville au cours des deux dernières décennies (1973-1993), la ville d'Ismaïlia a connu au moins deux restructurations administratives territoriales. Dans la première, montrée dans la CARTE 9 (plan général et schématique de 1979), la ville est divisée en deux parties : *Qism Al-Awwal* (Première Section) et *Qism Al-Thaniy* (Deuxième Section). La Première Section se compose de trois *Chiakha / Chiakhaat* (littéralement la position ou la dignité d'un cheikh ; dans la pratique : un quartier patronné traditionnellement par un *Cheikh Al-Balade*) : Chiakha Abbasa, Chiakha Mecca et Chiakha Timsah. Tandis que la Deuxième Section englobe deux *chiakhaat* : Chiakha Manchiet Chouhada et Chiakha Araychia. Ce dernier *chiakha* consiste de trois quartiers : Araychiet Guedida, Cheikh Zayyed et El-Hekr (Hai El-Salam). Dans chaque unité administrative, du niveau du gouvernorat jusqu'à celui du quartier, les populations sont représentées par un Conseil local¹. Pour résumer, nous pouvons percevoir la structure administrative territoriale de la ville d'Ismaïlia en 1979 d'une manière suivante (TABLEAU 32):

TABLEAU 32 : Structure administrative territoriale de la ville d'Ismaïlia 1979

Niveau-1 <i>Qism</i>	Niveau-2 <i>Chiakha</i>	Niveau-3 <i>Hay</i>
<i>Qism Al-Awwal</i>	Abbasa (l'ancien Quartier arabe) Mecca (la partie ouest de l'ancien Quartier européen) Timsah (la partie est de l'ancien Quartier européen)	
<i>Qism Al-Thaniy</i>	Manchiet Chouhada Araychia	Araychiet Guedida Cheikh Zayyed Hai El-Salam

Source : Aida Fouad Abdel Fatah AL-NABLAWI : *Al-Hayat Al-Ijtima'iyya fi Madinat Al-Isma'iliyya*, thèse de magistère, Université d'Ain Chams 1984, pp.618-622.

Au début des années 1990, avec le renouvellement du Schéma Directeur de la ville d'Ismaïlia, nous le voyons sur la CARTE 8 le nombre de sections augmente, de deux à cinq (TABLEAU 33).

Dans la Première Section (*Hay Al-Awwal*), la composition des quartiers d'habitations reste la même : Abbasa, Mecca et Timsah. La modification se

¹ *ibid.* pp. 621-622.

produit dans la Deuxième Section (*Hay Al-Thaniy*) où le Quartier Cheikh Zayyed et les petits quartiers à ses alentours (Harfiyine, Zouhour, Garden-city, Ta'if, Zamzam, Marwa, Tamlik, et Madinet-Chabab) sont détachés pour créer une Troisième Section (*Hay Al-Thalith*).

TABLEAU 33 : Structure administrative territoriale de la ville d'Ismaïlia 1990

Niveau-1 <i>Qism</i>	Niveau-2 <i>Chiakha</i>
<i>Hay Al-Awwal</i>	Abbasa (l'ancien Quartier arabe) Mecca (la partie ouest de l'ancien Quartier européen) Timsah (la partie est de l'ancien Quartier européen)
<i>Hay Al-Thaniy</i>	Manchiet Chouhada Araychiet Masr (Araychiet ouest et Araychiet est) Hai El-Salam
<i>Hay Al-Thalith</i>	Cheikh Zayyed Harfiyine Zouhour Garden-city Ta'if Zamzam Marwa Tamlik Madinet-Chabab
<i>Tagama'at Al-Rifiyya</i>	Néficha Halous Ali 'Id Bahtini Adam et Kilomètre-2 Abou Atwa
<i>Machrou'at Al-Iskane</i>	<i>Jam'iyyat Al-°Achr mine Ramadane</i> (Société de Dix Ramadan) <i>Madinat Al-Chabab</i> (Cité des Jeunes) <i>Al-Moulasaqa li Ma'adiyyat Al-Firdane</i> (Jonction d'El-Ferdane)

Source : GOUVERNORAT D'ISMAILIA (1992) : *At-Takhtit Al-Haykaly li Madinat Al-Isma'iliyya*, pp. 49-50.

A ces sections existantes s'ajoutent deux éléments nouveaux. Le premier, le *Tajama'at Al-Rifiyya* (Ensemble des villages), regroupe les villages agricoles qui se trouvent aux périphéries immédiates, à l'ouest et au sud de la ville : Néficha, Halous, Ali 'Id, Bahtini, Adam et Kilomètre-2, et Abou Atwa. Le deuxième, le *Machrou'at Al-Iskane* (Ensemble des projets de logement), consiste en nouveaux complexes de logement construits dans le désert à l'extrémité nord-ouest et nord-est de la nouvelle frontière de la ville¹.

¹ GOUVERNORAT D'ISMAILIA (1992) : *Al-Takhtit Al-Haikaliy li Madinat Al-Isma'iliyya* pp. 49-50.

Spécificités générales

Ainsi, grâce à l'implémentation du Schéma Directeur, la ville d'Ismaïlia arrive en 1992 à se développer et se diviser en cinq sections / districts dont nous avons exposé les données géographiques et démographiques dans un chapitre antérieur (V.1. Evolution géographique et administrative). Résumons en seulement les données qui concernent la partie urbaine, c'est-à-dire en excluant ses "banlieues", du district d'Ismaïlia dans un tableau suivant :

TABLEAU 34 : Données géographiques et démographiques de base de la ville d'Ismaïlia 1990

Section	Superficie (km ²)	No. de population	Densité moyenne (personnes/km ²)
<i>Hay Al-Awwal</i>	6,05	33.780	6.428
<i>Hay Al-Thaniy</i>	5,24	146.969	27.857
<i>Hay Al-Thalith</i>	6,75	60.910	10.714
	18,04	241.659	13.395

Source : GOUVERNORAT D'ISMAILIA (1992) : *At-Takhtit Al-Haykaly li Madinat Al-Isma'iliyya*, pp. 49-50.

2). Evolution démographique

Rappelons que les populations civiles ont été évacuées de la zone du Canal pendant la période des guerres de 1967 à 1973 et le siège du Gouvernorat d'Ismaïlia a été déplacé à Tell El-Kebir. Une enquête du Ministre des Affaires sociales en décembre 1971 montre que 45.900 familles, soit 67 % de la population du Gouvernorat d'Ismaïlia, ont été relogées dans diverses localités d'Égypte, notamment au Delta oriental : Gouvernorat de Charqiyya (26,3 %), mais aussi au Caire, à Guiza et à Alexandrie (21,5 %), voire en Haute Égypte (7,1%)¹. Un témoin nous raconte que la ville était à cette période silencieuse, les habitations étaient vides, les portes fermées, les rues désertées, seulement quelques activités étaient maintenues telles que la fabrication du pain et le chemin de fer². A la sortie de la guerre de 1973 les populations réfugiées commencèrent à retourner à Ismaïlia en janvier 1974. Mais le flux massif de retour des populations à Ismaïlia se produit notamment pendant l'été de 1974, suite à l'appel du Président Sadate et à la levée de toutes les restrictions d'entrer dans la zone du Canal en juin 1974. Selon les statistiques du Ministère de l'Intérieur et du Ministère des Affaires sociales, la population de la ville d'Ismaïlia passe d'environ de 50.000, en janvier 1974, à environ de 132.000, en décembre 1974. Le Gouvernorat a estimé aussi qu'il y a encore environ 60.000 individus qui sont rentrés dans la ville d'Ismaïlia et environ 48.000 dans d'autres parties du Gouvernorat. A ces populations originaires d'Ismaïlia il faut ajouter les ouvriers immigrés attirés par les travaux de construction dont le nombre atteint environ 18.000 personnes. Si ces activités continuent, ils auront certainement amené leurs familles et se seront installés à Ismaïlia³. On estime donc que la population de la ville d'Ismaïlia au début de l'*infitah* dépasse largement celui d'avant la guerre de 1967, c'est-à-dire 144.163 en 1966. Nous en connaissons plusieurs estimations pour 1975-1976 : 192.000 selon les renseignements cités plus haut, 175.000 selon le consultant Clifford Culpin⁴ et 145.930 selon le Bureau de Statistiques d'Égypte en 1976. Malgré ces différents chiffres, la tendance est claire : la population de la

¹ CLIFFORD CULPIN AND PARTNERS : *Ismaïlia Master Plan. Vol. 4: Employment and Population. Draft of Report, December 1975.* p. 63.

² Entretien avec M. Ismaïl FARRAG en août 1996.

³ CLIFFORD CULPIN, op. cit., pp. 64-65.

⁴ Tous les articles de M. Forbes DAVIDSON, acteur principal du Plan directeur d'Ismaïlia, sur la ville d'Ismaïlia mentionnent que le nombre de la population de la ville d'Ismaïlia est environ de 175.000 en 1975.

ville d'Ismaïlia continue d'augmenter. Il atteindra, comme nous avons vu dans une partie précédente (V.2. Evolution démographique), 209.837 en 1986 et 238.543 en 1990. La question est de savoir quel est le sens de cette croissance dans les transformations sociales et architecturales qui nous intéressent. Pour y répondre nous devons savoir, d'une part, les caractéristiques générales des changements démographiques et, d'autre part, la répartition de ces populations dans les différents quartiers de la ville.

a). Tendances socio-culturelles

Les données démographiques nous offrent plusieurs lectures possibles : politique, économique, sociologique, etc. Dégageons ce qui est pertinent pour notre étude de l'habitat en tant qu'expression culturelle. Ce sont les tendances socioculturelles que nous distinguons en quelques points suivants.

Egyptianisation

Nous utilisons ce mot non dans le sens politique ou idéologique lié au slogan "l'Égypte pour les Égyptiens", mais simplement dans le sens démographique où la proportion de populations étrangères dans la ville d'Ismaïlia continue à régresser, inversement à celle des Égyptiens. Rappelons que la ville d'Ismaïlia avait une proportion des populations étrangères beaucoup plus élevée que la moyenne de l'Égypte et elle l'était toujours malgré la nationalisation du Canal de Suez (voir le TABLEAU 7 : Population étrangère à Ismaïlia et en Égypte de 1864 à 1976). En 1960, par exemple, alors que l'Égypte avait 0,5 % seulement d'étrangers, la ville d'Ismaïlia en possédait encore 2,6 %. Mais la tendance est, il est vrai, régressive. De 33,9 % en 1864 elle est devenue 4,8 % en 1947. Et les guerres de 1967 à 1973 ont fait chuter dramatiquement cette proportion. En 1976 elle ne reste que 0,3 %, le même pourcentage que celui de l'Égypte entière. Et cette régression continue encore. En 1984 il n'y avait plus que 60 Grecs et 10 Italiens de l'ancienne catégorie, c'est-à-dire de ceux qui portent le statut de "résident permanent"¹. Nous ne savons pas leur nombre exact aujourd'hui (1993), mais nous avons eu l'occasion de connaître quelques uns d'eux, quelques Grecs "égyptianisés", descendants des immigrants attirés par la Compagnie du Canal au siècle dernier,

¹ AL-NABLAWI Aida Fouad Abdel Fatah (1984) : *Al-Hayat Al-Ijtima'iyya fi Madinat Al-Isma'iliyya*, p. 693.

nés en Egypte et parlent parfaitement l'arabe-égyptien tout en gardant la langue et la tradition de leur ancêtre. Par ailleurs, après la guerre de 1973 Ismaïlia connaît un autre type d'étrangers, ceux qui viennent séjourner dans un court terme, quelques mois ou quelques années, pour travailler à la réparation et l'amélioration du Canal ou pour l'installation des investissements industriels. La plupart sont Japonais, Américains et Hollandais. Mais leur nombre est variable et très réduit, négligeable sur le plan de la structure démographique.

Hétérogénéisation

Cette "égyptianisation" se produit en même temps et paradoxalement avec une "hétérogénéisation" dans le sens notamment socioculturel, représentée par la diversité plus nombreuse des origines géographiques de la population par rapport à celle de l'époque précédente. On a vu dans un chapitre antérieur que depuis le début de la création du Canal jusqu'à la guerre de 1967 la plus grande partie des populations de la ville d'Ismaïlia étaient issues des descendants ou des immigrants des deux régions difficiles à survivre de l'Egypte : la Haute Egypte et El-'Ariche. Le Delta, qui est plus proche d'Ismaïlia par rapport aux deux autres régions mentionnées, n'a pas constitué une grande source d'immigrés jusqu'à l'époque récente, car la terre y est fertile et la survie plus facile. Après 1973, avec l'explosion démographique et la récession économique héritée de la guerre, d'une part, et la "séduction" de la reconstruction de la zone du Canal, d'autre part, toutes les régions d'Egypte sont devenues sources d'immigration pour Ismaïlia. En 1976, les immigrants constituent plus de la moitié des populations du Gouvernorat d'Ismaïlia. Parmi les sources d'immigrés, Charqiyya (Delta oriental) apparaît à cette fois-ci au premier rang. Ses ressortissants forment 22,6 % de la population du Gouvernorat d'Ismaïlia. Après, se présente consécutivement Qalyoubia (8,7%), Daqhiliyya (7,9 %), Gharbiyya (5,6 %), le Caire (4,6 %) et Menoufiyya (2,4%)¹. Nous ne savons pas leur proportion dans la ville d'Ismaïlia, mais en supposant que la majorité de l'immigration se dirige vers la ville, elles sont probablement plus élevées que celles dans le Gouvernorat entier.

A cette hétérogénéité d'origines géographiques s'ajoute à priori celle d'habitudes, de coutumes et d'aspirations des populations. Puis, on y voit aussi l'hétérogénéité économique, aussi bien dans le type d'activités que dans l'échelle

¹ *ibid.* 168.

de revenus. Dans les TABLEAUX 35 et 36 présentés ci-dessous, la proportion des habitants qui n'ont pas d'activités est très importante, 70,5 % en 1960 et 68,1 % en 1976, ce qui indique probablement l'importance du secteur informel, notamment des petits commerces et des petits services.

TABLEAU 35 : Distribution de la population de la ville d'Ismaïlia et de l'Égypte selon les activités économiques 1960

Activités économiques	Ville d'Ismaïlia		Égypte	
	No.	%	No.	%
Agriculture	1 075	1,2	4 406 386	20,9
Industrie	4 274	4,7	893 009	4,3
Service	20 251	22,3	2 307 888	10,9
Travail non qualifié	1 217	1,3	119 300	0,6
Sans activité	64 210	70,5	13 333 065	63,3
Sans donnée	10	0,0	7 673	0,0
Total	91 037	100,0	21 067 321	100,0

Source : Aida Fouad Abdel Fatah AL-NABLAWI : *Al-Hayat Al-Ijtima'iyya fi Madinat Al-Isma'iliyya*, mémoire de magistère en sociologie, Université d'Ain Chams 1984, p. 289.

TABLEAU 36 : Distribution de la population de la ville d'Ismaïlia et de l'Égypte selon les activités économiques 1976

Activités économiques	Ville d'Ismaïlia		Égypte	
	No.	%	No.	%
Agriculture	1 637	1,3	4 881 009	16,1
Industrie	10 771	8,7	1 828 397	6,1
Service	25 452	20,4	3 361 981	11,1
Travail non qualifié	1 857	1,5	186 438	0,6
Sans activité	74 798	68,1	20 034 294	66,1
Total	124 625	100,0	30 292 119	100,0

Source : Aida Fouad Abdel Fatah AL-NABLAWI : *Al-Hayat Al-Ijtima'iyya fi Madinat Al-Isma'iliyya*, mémoire de magistère en sociologie, Université d'Ain Chams 1984, p. 298.

Quant à l'hétérogénéité du revenu, les enquêtes de Mme Al-Nablawi sur 300 familles des diverses parties de la ville montrent l'existence d'une échelle du revenu d'un niveau de 10-15 LE / mois jusqu'au niveau supérieur de 100 LE / mois¹.

Modernisation / Occidentalisation / Industrialisation

Nous entendons par ces termes, dans le contexte de l'évolution démographique dont nous parlons, l'entrée de plus en plus poussée des populations dans un mode de vie dont on utilise beaucoup d'éléments et de méthodes "modernes" / "occidentaux" / "industriels". Nous employons ces trois termes en même temps car

¹ ibid. pp. 404, 558 et 697.

dans la pratique nous ne pouvons pas distinguer l'un de l'autre. Nous les voyons à Ismaïlia, comme dans les autres pays en voie de "modernisation", dans le système d'éducation ("moderne"), l'habillement ("occidental"), le travail de la femme à l'extérieur du foyer ("moderne", "occidental" ou "industriel" ?), mais aussi dans la consommation excessive des produits industriels tels que la télévision, les appareils électroménagers, la voiture, etc. Regardons quelques données révélatrices.

Dans le niveau de scolarisation, d'abord. On voit dans les TABLEAUX 15 et 16 que la proportion d'adultes analphabètes (illettrés) régresse au cours du temps, de 64,2 % en 1917 à 30,9 % en 1960. A la sortie de la guerre de 1973, avec l'immigration massive vers la ville d'Ismaïlia, le pourcentage des adultes illettrés augmente à 33,8 % en 1976. Mais, avec le développement de l'enseignement, il baisse jusqu'à 27,7 % en 1986. La proportion des populations qui savent juste lire et écrire descend aussi, de 39,7 % en 1976 à 22,5 % en 1986. Le pourcentage de ceux qui ont fait des études inférieures à l'université monte cependant considérablement, de 19,5 % en 1976 à 43,8 % en 1986. De même la proportion de ceux qui passent des études au niveau universitaire, monte de 3,0 % en 1976 à 6,0 % en 1986.

Dans les activités économiques ensuite. Parmi les cinq secteurs énumérés dans les TABLEAUX 35 et 36 cités plus haut, celui des Services prend toujours une place supérieure et stable dans la ville d'Ismaïlia où environ 20 % des populations actives de la ville travaillent (alors qu'en Egypte il occupe seulement environ 11%). Le changement considérable se produit dans le secteur d'Industrie. Avant 1967, seulement 4,7 % de la population active travaille dans l'Industrie. En 1976 cette proportion monte jusqu'à 8,7 %. Un secteur éveille, cependant, notre curiosité, c'est le secteur "Sans activité" (notre traduction littérale de *laysa lahoum nachate*) qui forme 70,5 % avant 1967 et 68,1 % en 1976. Voyant le niveau très haut et l'absence de "Commerce" dans ces listes, il s'agit probablement d'un secteur incontrôlé ou irrégularisé que nous connaissons sous le nom de "Secteur informel".

Ces activités résultent à son tour une amélioration de revenu et de logement. Nous n'en avons pas les données précises pour toutes les populations de la ville d'Ismaïlia. Mais les enquêtes de Mme Al-Nablawi en 1982 sur 300 familles habitants des diverses parties de la ville — qui constituent les matières de base de

son mémoire de magistère en sociologie¹ — représentent certainement le trait général de la réalité. Avant 1967, le revenu moyen est environ 49,75 LE / mois avec la dépense moyenne d'environ 48,96 LE / mois. En 1982, le revenu moyen monte à environ 134,59 LE / mois. Le besoin de vie, cependant, augmente aussi — dû à la hausse des prix en général, mais aussi à l'exigence de nouvelle situation, de logement et de nouveau type de consommation qu'on verra ci-après —, de sorte qu'il atteint environ 141,93 LE².

Quant au logement, avant 1967, deux tiers des 300 familles enquêtées étaient locataires de leurs habitations. En 1982, deux tiers habitent leurs propres maisons. Les conditions du logement s'améliorent aussi. Avant 1967, 84 % seulement des logements avaient l'électricité, 75,7 % avaient des toilettes, 62 % avaient des salles de bains et 70,7 % avaient la connexion avec les réseaux d'adduction d'eau et d'égouts. En 1982, tous ces chiffres montent en 100 %. Le nombre moyen de chambres par maison augmente, 3,16 chambres / maison avant 1967, 3,28 chambres / maison en 1982. La densité d'occupation de la maison baisse, 4,26 habitants / maison avant 1967, 3,31 habitants / maison en 1982³.

Le nouveau type de consommation signalé au-dessus se manifeste dans l'utilisation des appareils industriels. Le TABLEAU 37 ci-après (que nous tirons des enquêtes de Mme Al-Nablawi) montre clairement l'entrée sans hésitation des populations de la ville d'Ismaïlia dans la civilisation "moderne" / "industrielle".

TABLEAU 37 : Pourcentages des populations-échantillons de la ville d'Ismaïlia disposant d'appareils industriels avant 1967 et en 1982

Appareils	Pré-1967 %	1982 %
Butagaz	54,0	92,3
Radio	98,0	100,0
Téléviseur	44,0	92,7
Journal et magazine	27,7	79,3
Réfrigérateur	30,3	77,7
Machine à laver	26,0	83,7
Téléphone	12,3	16,7
Voiture	13,0	18,0

Source : AL-NABLAWI Aida Fouad Abdel Fatah (1984) : *Al-Hayat Al-Idjtima'iyya fi Madinat Al-Isma'iiliyya*. Mémoire de magistère en sociologie, Université d'Ain Chams.

¹ AL-NABLAWI, *ibid.*

² *ibid.* pp. 688, 697 et 698.

³ *ibid.* pp. 686 et 696.

Quant à la "question de la femme", enfin, sujet qui passionne chercheurs et militants des droits de l'Homme, il n'y a pas tellement de changement. Le niveau de l'analphabétisme des femmes reste beaucoup plus haut que celui des hommes : 64,9 % contre 35,1 % en 1960 ; 65,3 % contre 34,7 % en 1976¹. La pratique de la circoncision des filles baisse, mais elle demeure très haute. Parmi les 300 familles-échantillons mentionnées plus haut, celles qui la pratiquent sont 88,7 % avant 1967 et 71,3 % en 1982². En ce qui concerne les femmes qui travaillent à l'extérieur du foyer, il n'y a pas tellement de changement non plus à l'époque de Nasser comme à l'époque de l'*infitah*. Parmi ces 300 familles, environ 25 % des femmes travaillent, comme leur mari, pour des raisons notamment économiques.

Islamisation

Nous utilisons ce terme non pas — ou pas encore, car le temps arrivera — dans le sens philosophique / théologique / idéologique, mais simplement démographique où la proportion des habitants de confession musulmane augmente progressivement au cours de l'Histoire de la ville d'Ismaïlia. Les TABLEAUX 12 et 13 (voir V.2. Evolution démographique) montrent que le pourcentage de population chrétienne dans cette ville baisse continuellement de 27,1 % en 1917 à 13,4 % en 1948, contrairement à la montée des musulmans, de 71,9 % à 86,4 %. Mais la véritable "chute" se produit dans la période de 1960-1976, dépassant celle de l'Égypte. Alors que pour l'Égypte dans l'ensemble la proportion des chrétiens baisse de 7,3 % en 1960 à 6,2 % en 1976, dans la ville d'Ismaïlia elle descend de 8,7 % en 1960 à 5,2 % en 1976. Inversement, les musulmans montent de 91,2 % en 1960 à 94,8 % en 1976. Les Juifs, 13 personnes en 1960, ont disparu de la scène en 1976, à cause des guerres israélo-égyptiennes de 1967 à 1973 certes. En revanche, on connaît en 1976 des populations de confession autre que les trois religions monothéistes, ce sont probablement des Japonais et d'autres Asiatiques qui travaillent dans l'amélioration du Canal de Suez et dans les investissements industriels. Par conséquent, le nombre des lieux de culte augmente aussi. Les mosquées prolifèrent, de 41 avant 1967 à 65 en 1982³. Les données plus récentes nous impressionnent encore. Selon le Bureau d'*Al-Moudir Al-Awqaf* (des Affaires des Biens religieux), le nombre des

¹ *ibid.* pp. 227 et 237.

² *ibid.* p. 479.

³ *ibid.* pp. 263-270.

mosquées (d'Etat et privées, subventionnées et non subventionnées) dans le district (zone urbaine et rurale) d'Ismaïlia atteint 258. Pour tout le Gouvernorat il atteint 634¹. Le nombre d'églises restent cependant presque stable, de 7 avant 1967 à 9 en 1982, composées de 4 églises orthodoxes (3 coptes et 1 grecque), 2 catholiques, 2 protestantes et 1 latine (l'église de la Compagnie du Canal d'autrefois)². Mais il y a plus. Avec le phénomène du "retour au sacré" qui s'étend dans tout le Monde musulman depuis des années 1970 dont nous avons parlé au début de ce chapitre (voir IX.1.a. De la "révolution nationale" à la "globalisation"), l'augmentation du nombre des musulmans s'exprime, non seulement dans la multiplication des mosquées, mais aussi dans l'élargissement du rôle de la mosquée elle-même qui devient, en plus d'un lieu de la prière, un centre des activités communautaires, sociales, culturelles et d'éducation non scolaire qu'on appelle souvent "informelle" ou "non formelle".

b). Distribution spatiale des populations

Rappelons que jusqu'à la guerre de 1967 les populations de la ville d'Ismaïlia (144.163 en 1966) se répartissaient en cinq *chyakhate* (unités territoriales administratives) : *Timsah* (Ex-Quartier européen) ; *Mecca* (Ex-Quartier européen); *Abbasa* ou *Mahatta Guedida* (Ex-Quartier arabe) ; *Araychiet Guedida* et *Manchiet Chouhada*. Après la guerre de 1973, la répartition des populations de la ville (145.930 en 1976) utilise encore cette division, mais les proportions, aussi bien démographiques que géographiques, changent considérablement (TABLEAU 38).

Alors que dans la partie ancienne de la ville (*Timsah*, *Mecca* et *Abbasa*) la population baisse, dans la partie récente (*Araychiet Guedida* et *Manchiet Chouhada*) elle augmente considérablement. En 1976 plus des trois quarts de la population de la ville se concentrent dans ces deux dernières *chyakhate* dont *Araychiet Guedida* toute seule abrite 50 % des habitants de la ville. Pourquoi ? Les raisons en sont suivantes.

¹ Données du *MOUDIR AL-AWQAF DU GOUVERNORAT D'ISMAILIA*, datées du 16 février 1991.

² AL-NABLAWI, op. cit., pp. 263-270.

TABLEAU 38 : Distribution des populations de la ville d'Ismaïlia selon la division administrative 1960, 1966 et 1976

Unité territoriale administrative	1960		1966		1976	
	No.	%	No.	%	No.	%
<i>Timsah</i>	7018	6	8590	6	6727	4,6
<i>Mecca</i>	13374	12	14680	10	9318	6,4
<i>Abbasa</i>	22387	19	24480	17	17048	12,0
<i>Araychiet (Guedida)</i>	45613	39	58970	41	73519	50,0
<i>Manchiet Chouhada</i>	27910	24	37450	26	39317	27,0
Total	116302	100	144170	100	145930	100,0

Source : pour 1960 et 1976, AL-NABLAWI Aida Fouad Abdel Fatah (1984) : *Al-Hayat Al-Ijtima'iyya fi Madinat Al-Isma'iliyya*. Mémoire de magistère en sociologie, Université Ain Chams, pp. 125 et 132 ; pour 1976, CLIFFORD CULPIN AND PARTNERS: *Ismaïlia Master Plan. Vol. 4. Employment and Population. Draft of Report, December 1975.* p. 61.

Après la guerre de 1973, suite à la croissance rapide des populations, la ville d'Ismaïlia s'étend en dehors de ses anciennes frontières, notamment vers le nord et le nord-est où se trouve le désert sans limites. Juxtaposé au côté nord de *Araychiet Guedida*, le quartier spontané qui existe depuis les années 1950 sous le nom d'El-Hekr, se développe rapidement jusqu'à atteindre, en 1978, une superficie de 16 km² et abrite environ de 30.000 habitants. Réorganisé et amélioré à partir de 1978, il prendra un nouveau nom de *Hay Al-Salam* (Hai El-Salam) A l'est de *Araychiet Guedida*, cependant, sur un terrain connu sous le nom d'Abou Rakham, le Gouvernement égyptien construit en 1974 un complexe de 4 000 habitations qui peut loger environ 20.000 habitants. Financé par Cheikh Zayyed des Emirats Arabes-Unis, ce complexe est appelé depuis le Quartier *Cheikh Zayyed*. Pendant ce temps, l'organisation administrative de la ville reste la même jusqu'en 1979. Par conséquent, les deux nouveaux quartiers sont, avant la restructuration administrative de la ville, insérés en 1976 dans la *chyakha* de *Araychiet Guedida*, ce qui fait que la population d'*Araychiet Guedida* augmente considérablement. Ainsi, la guerre terminée, la ville d'Ismaïlia est sortie avec une nouvelle carte dont nous avons parlé plus haut.

Comme nous l'avons vu dans le TABLEAU 38 ci-dessus, le nombre d'habitants des quartiers anciens de la ville (*Timsah*, *Mecca* et *Abbasa*) est relativement stable. De même que l'aménagement spatial des quartiers (PLAN 15 / 1961 et PLAN 17 / 1978), il ne change pas. Ainsi, nous pouvons estimer que le nombre des bâtiments est stable aussi. Il y avait peut-être des rénovations ou des remplacements des bâtiments, ce qui implique probablement un changement de style et de qualité d'architecture, mais nous n'en trouvons aucune donnée. Nous

devons donc nous contenter de nos descriptions sur ces quartiers faites dans les chapitres précédents.

Les transformations remarquables se sont produites dans la *chyakha* Araychiet Guedida. La population de cette unité administrative augmente considérablement, de 58.970 (41 %) en 1966 à 73.519 (50 %) en 1976. De même la composition des quartiers. Contenant un quartier unique en 1966, la *chyakha* administre quatre quartiers en 1976. Voyons les caractéristiques générales de ces nouveaux quartiers.

Araychiet-est et Araychiet-ouest ne constituent pas, en fait, des quartiers nouveaux en 1976. Séparés par la rue Moustachfa El-Amiri, les deux parties se distinguent par le modèle d'aménagement de voirie et les conditions de l'habitat. A l'est de la rue Moustachfa El-Amiri, le quartier Araychiet-est est aménagé selon le même modèle de l'ancienne partie de la ville d'Ismaïlia, c'est-à-dire un plan orthogonal autour d'une place centrale. Son Histoire remonte aux années trente et quarante. Destiné à loger les officiers britanniques retirés de diverses parties de l'Égypte pour se concentrer à Ismaïlia, le quartier est marqué notamment par des immeubles d'appartements de quatre étages en béton armé et des villas de bonne qualité. Araychiet-ouest, à l'ouest de la rue Moustachfa El-Amiri, est aménagé selon un plan orthogonal uniforme. Construit et habité depuis toujours par les Égyptiens, le quartier est rempli notamment des habitations sans ou à étage, construites soit en brique de boue soit en pierre.

En revanche, Cheikh Zayyed et Hai El-Salam forment véritablement des nouveaux quartiers de la ville d'Ismaïlia à la sortie de la guerre de 1973.

Situé à l'est de Araychiet-est, sur le désert nord-est de la ville appelé Abou Rakham, le quartier Cheikh Zayyed est construit en 1974 pour anticiper le retour des populations à Ismaïlia après la cessation de l'hostilité. Planifié et réalisé par le Gouvernement selon le modèle "fonctionnaliste" en grand-ensemble — nous en avons parlé dans le chapitre V.3. Evolution planographique —, le quartier est marqué par des centaines d'immeubles uniformes de quatre étages en pierre jaune. Dressés d'une manière régulière, ils forment une architecture dont le caractère se trouve dans son "unicité".

Au nord de Araychiet, Hai El-Salam représente un type de logement complètement différent que celui de Cheikh Zayyed. Financées et construites par les habitants eux-mêmes, les habitations de Hai El-Salam forment un

aménagement d'un modèle "à îlot" où toutes les parcelles sont pleinement remplies d'immeubles. Contrairement à Cheikh Zayyed, le caractère architectural de Hai El-Salam se trouve dans la "diversité" de formes des constructions, d'une simple maison sans étage en terre ou en briques de boue jusqu'à un immeuble de quatre ou cinq étages en béton armé. De plus, à la différence de Cheikh Zayyed dont les constructions sont complètement terminées, à Hai El-Salam les habitations sont toujours en construction.

c. Caractéristiques de la ville 1991-1993

Nous avons connu les projets principaux du Schéma Directeur de la ville d'Ismailia de 1976. Nous avons vu les transformations urbaines issues de la réalisation de ces projets : la reconstruction, le développement, et l'évolution démographique, qui se sont produites de 1975 à 1990. Nous allons essayer maintenant d'identifier les caractéristiques de la ville, résultats de cette évolution: sa structure fonctionnelle, ses modèles d'aménagement, sa morphologie architecturale et, si nous avons le temps, son usage (atmosphère) en 1991-1993, années où nous avons effectué la plus grande partie de nos recherches sur le terrain. Nous resterons cependant à l'extérieur des habitations, car nous entrerons à l'intérieur dans une partie particulièrement consacrée à la transformation de l'habitation.

1). Structure fonctionnelle

A la différence de l'époque de Nasser où la ville d'Ismailia vivait uniquement du Canal de Suez, à l'époque de Sadate elle devrait vivre, selon le Schéma Directeur décrit précédemment, de plusieurs sources d'emploi : Service, Agriculture, Industrie, Université et Tourisme. Pour cela, la ville est développée comme un ensemble de plusieurs zones dont les spécificités ont été décrites dans une partie antérieure : Zone urbaine générale, Zones centrales, Zones d'industries, Zone d'université et Zones de loisirs et de tourisme. En outre, deux zones existantes devraient être déplacées ailleurs, celle du Port et celle du Camp militaire. Quelques zones sont implantées en dehors de la Zone urbaine générale afin de diriger l'expansion de la ville vers le nord-est, l'ouest et le sud.

Quinze ans plus tard, en 1991, bien que toutes les zones citées plus haut ne soient pas complètement établies, la structure de la ville montre sa fidélité à l'orientation de développement proposée par le Schéma Directeur (CARTE 10).

a). Zone urbaine générale

La Zone urbaine générale constitue un territoire entouré du désert au nord, des terres agricoles à l'ouest et du lac Timsah au sud. A la différence de son état de 1976 dont les limites ne sont pas claires, la Zone urbaine générale forme, en 1991, un bloc d'espace limité nettement par les routes de ceinture sur trois côtés (ouest, nord et est) et le bord du lac Timsah au côté sud.

b). Zones centrales

Le centre-ville ancien, dans la partie sud-ouest de la Zone urbaine générale, continue de fonctionner comme tel, rempli notamment par des petits commerces et des petites industries de services et de manufactures. Certaines fonctions de services publics ont cependant commencé à déménager vers une autre Zone centrale projetée. C'est le cas des bureaux du Gouvernorat qui sont transférés progressivement vers le Centre local à Cheikh Zayyed. Quant aux autres Zones centrales projetées, l'une vers l'ouest et l'autre vers le sud de la ville, à Khachayna, elles n'ont pas encore été réalisées.

c). Industries

Le développement des grands domaines industriels ne suit pas complètement les propositions du Schéma Directeur. Au lieu d'être développées vers l'ouest et le sud telles suggérées par le Schéma, les Zones industrielles sont implantées à l'ouest et au nord de la ville.

d). Université

Comme prévu, le complexe de l'Université du Canal de Suez prendra place au bord extérieur du nord de la Zone urbaine. Mais, pendant que les bâtiments de l'Université sont en cours de construction, en 1991, les activités de l'Université prennent place, depuis sa fondation en 1979, à l'est de la ville, à côté du chemin de fer Ismaïlia—Port-Saïd.

e). Tourisme

Fidèles au Schéma Directeur, les établissements touristiques sont implantés au sud de la ville, au bord ouest du lac Timsah. Ils prennent la forme de *clubs* qui,

installés tout au long de la plage du lac, offrent des facilités de récréation. La même zone est consacrée également aux complexes d'habitation de haut de gamme et à un centre de commerce.

f). Agriculture

Les Zones agricoles sont développées au nord, à l'ouest et au sud de la ville, tout au long des Canaux d'Eau douce qui vient du Nil au côté ouest, qui se dirige vers Port-Saïd au côté nord et vers Suez au côté sud.

g). Zones militaires

Malgré l'obsolescence du camp militaire hérité de l'Armée britannique et la cessation de la guerre israélo-égyptienne depuis 1973, la Zone militaire au bord ouest de la ville (*Mou'askar Gala'*) reste intacte. La recommandation du Schéma Directeur pour qu'il soit déplacé à un lieu loin de la ville n'a pas été suivie. De même que les autres Zones militaires, à l'est et au nord de la ville, elles y demeurent, sans bouger, depuis la fin de l'hostilité de 1973.

2). Modèles d'aménagement

On l'a vu dans les chapitres antérieurs, chaque période historique de la ville d'Ismaïlia apporte ses modèles d'aménagement. Sous la gestion de la C.U.C.M.S, de 1862 à 1956, la ville d'Ismaïlia connaît deux modèles d'aménagement : le "modèle à îlot" et la "cité-jardin". A l'époque de Nasser, de 1956 à 1970, s'y ajoute le "modèle fonctionnaliste", manifesté dans les logements sociaux d'une forme de grand-ensemble. Du point de vue de processus et de produit du développement urbain, tous ces modèles restent cependant dans les mêmes catégories : "planifiée" (en terme de processus), "régulière" (en terme de produit). Le véritable nouveau modèle d'aménagement vient à l'époque de Sadate avec la prolifération des quartiers "spontanés" (en terme de processus) et "irréguliers" (en terme de produit), créés et construits par les habitants eux-mêmes sans plan d'ensemble préétabli, améliorés / rationalisés plus tard par le gouvernement dans une politique urbaine d'*upgrading* sans changement considérable de leurs tissus déjà établis. Nous avons étudié ces différents modèles d'aménagement implantés

sur le terrain selon les époques dans l'exploration préliminaire (V.3. Evolution planographique). Résumons-en en quelques points.

a). Aménagement planifié

Les quartiers "planifiés" de la ville d'Ismaïlia (Arrondissements **A, D, E, I, G** et **K** du PLAN 18) consistent en deux modèles d'aménagement :

Modèle à îlot

Ce modèle (Unités **a, d, e, f, g, h, i, j, k, l** et **m** du PLAN 19 détaillé dans les PLANS 20, 21, 22 et 23), création française, se compose de deux sous-modèles : l'un est *centré* autour d'une place (Unités **a, e, i, k** et **l** du PLAN 19 détaillé dans les PLANS 20, 22 et 23), l'autre est *aligné* le long des rues droites et parallèles qui se croisent en perpendiculaire (Unités **d, f, g, h, j** et **m** du PLAN 19 détaillé dans les PLANS 20, 21, 22 et 23).

Modèle fonctionnaliste

Ce modèle, implanté par le Gouvernement égyptien après la nationalisation 1956, occupe la plus grande partie de l'extension de la ville d'Ismaïlia : dans le Quartier Cheikh Zayyed ; dans le complexe de l'Université du Canal de Suez de 1975 ; dans la Cité Naurase ; dans les Camps militaires et dans le Centre Islamique International Educatif. Il se compose de trois sous-modèles : "centré", "aligné" et "libre". Ceux-ci peuvent aussi former des combinaisons "alignée-centrée" et "libre-centrée" comme on le voit dans le Quartier Cheikh Zayyed.

b). Aménagement spontané

Les quartiers "spontanés" (Arrondissements **B, C, F** et **J** du PLAN 18), installés par les habitants eux-mêmes, consiste en trois modèles :

Spontané-aligné

On trouve ce modèle dans l'Arrondissement **C** du PLAN 18 (la partie haute du PLAN 17 détaillé dans le PLAN 27).

Spontané-libre

Ce modèle se trouve dans les Arrondissements **B, F** et **J** du PLAN 18 détaillés dans le PLAN 17.

Spontané-amélioré / rationalisé

Ce modèle englobe tous les quartiers impliqués par le programme d'*upgrading* (amélioration) : Hai El-Salam, Manchiet Chouhada, Abou Atwa, El-Bahtini, El-Safa, El-Marwa, etc.

3). Morphologie architecturale de la ville

Notre survol "historico-planographique" à travers les plans de la ville d'Ismaïlia (V.3. Evolution planographique) présente les trois éléments de la transformation d'une ville : la "direction", la "superficie" et le "modèle d'aménagement" et, de plus, "quand", à peu près, ils se sont produits. Mais il nous laisse ignorants sur le "volume" et le "contenu" de cette ville, sans parler du "pourquoi" et du "comment" de sa transformation. Autrement dit, pour emprunter les mots de M. Lavedan, l'"anatomie de la cité" nous laisse la ville "muette"¹.

Pour avoir une image complète de la ville, pour saisir aussi peut-être son âme et comprendre comment ses habitants la "transforment" et "sont transformés" par elle, ou d'une autre façon : comment la dialectique entre "le cadre de vie" et "le mode de vie" les impose², il nous faut lire la ville d'une autre manière. Il nous faut descendre d'abord sur le terrain, parcourir les bords de la ville, tracer ses boulevards et ses avenues, pénétrer ses rues et ses allées, connaître son "volume" et son "contenu", identifier ce qui "bouge" et ce qui est "fixé", écouter ses "bruits", sentir ses "odeurs", compléter son "anatomie" par son "paysage". Nous devons essayer ensuite d'entrer dans ses maisons, au moins dans leur salon, plus loin s'il est possible, jusqu'à leur cœur, connaître au moins leur disposition spatiale, bavarder avec leurs résidents, partager leurs idées, leurs sentiments et leurs connaissances, pour saisir, ou au moins, pour nous rapprocher de l'âme du peuple, de l'âme de la maison, de l'âme de la ville. Enfin, nous ne pouvons éclairer nos recherches que grâce aux sources historiques : les archives, les écrits, les photographies, ... mais aussi les expressions artistiques : la littérature, la musique, la peinture, ...

C'est pour présenter les résultats, ou plutôt une partie des résultats, de cette exploration que nous ouvrons cette partie. Notons cependant que pour rester fidèle à notre sujet, qui est la morphologie architecturale de la ville, nous limitons notre exposé dans cette partie aux aspects extérieurs de l'environnement bâti, à l'apparence architecturale, à la volumétrie et à la façade, au "langage formel" des édifices de la ville. Quant aux aspects intérieurs des bâtiments, notamment leurs

¹ La phrase l'"anatomie de la cité" qui nous laisse les plans "muets" est de M. LAVEDAN. Il dit par la suite que pour animer les plans muets, il faut étudier le paysage urbain par des sources graphiques (dessins, peintures, gravures, etc.) et textuelles (géographiques, historiques et littéraires). Voir LAVEDAN (1926) op. cit. p. 231.

² Nous avons repris les termes "dialectique du cadre de vie et du mode de vie" de LACAZE (1979) op. cit. p. 29.

dispositions spatiales, nous allons étudier dans la partie ultérieure particulièrement consacrée à l'habitation.

Il paraît, cependant, que notre reconnaissance de la morphologie architecturale de la ville nous engage dans deux processus d'identification, même s'ils passent dans notre esprit d'une manière simultanée, celui de ses "composantes" et celui de sa "composition" — comparables probablement aux "vocabulaires" et à la "syntaxe" dans le domaine linguistique. Les composantes sont les édifices dont chacun a ses caractéristiques architecturales. La composition, de l'autre côté, s'agit de la manière dont ces composantes se positionnent les unes par rapport aux autres de sorte qu'elles forment un ensemble ayant un "caractère" ou un "sens" distinct.

C'est pour faciliter notre lecture de la "composition" que nous présentons d'abord, dans les paragraphes suivants, les "composantes" de la morphologie architecturale de la ville d'Ismaïlia 1991-1993.

a). Composantes architecturales de la ville

Nous avons vu dans un chapitre antérieur qu'avant la nationalisation de la Compagnie du Canal de Suez, et notamment avant la Première Guerre mondiale, il y avait une distinction plus ou moins nette entre, d'un côté, les édifices "européens" associés à la notion du "savant" et du "moderne" et, de l'autre côté, les édifices "arabes" associés à la notion du "populaire" et du "traditionnel". Les différences entre les deux types d'édifices se trouvent, non seulement dans leur "langage formel", mais surtout dans leur "mode de production".

Les premiers sont réalisés par les Européens dans un contexte historique marqué par la domination politique et l'implantation des colonies européennes en dehors de l'Europe. Les idées qui imprègnent ces édifices sont donc d'origine européenne et font partie des mouvements philosophiques, techniques et artistiques qui se succèdent en Europe d'une époque à l'autre. Imprégnés par les différents mouvements européens d'architecture, ces édifices se regroupent ou se distinguent les uns aux autres selon les différents "styles" architecturaux choisis volontairement par leurs réalisateurs parmi les vocabulaires reconnus ou à la mode à l'époque. Conçus d'une forme du dessin préétabli par des ingénieurs ou architectes et construits par des entrepreneurs de construction, ces bâtiments représentent ce que nous appelons l'"architecture savante / moderne".

Les deuxièmes sont construits par les Arabes (Égyptiens, de la Haute Égypte, du Delta et d'El-Ariche) dont les expressions architecturales sont marquées par un mode de production traditionnel / préindustriel. Conçus souvent sans dessin préétabli, notamment dans le cas des habitations, ces bâtiments sont construits en général par les usagers eux-mêmes, assistés par leurs proches et, parfois aussi, par des ouvriers traditionnels tels que menuisiers, charpentiers, maçons, ... Dans un tel type d'architecture, dont l'expression formelle ne constitue pas un choix, mais simplement une conséquence logique imposée par le savoir-faire traditionnel, nous ne pouvons pas appliquer la notion du "style" pour classer leurs différentes formes, mais simplement celle du "langage formel" qui se réfère aux types architecturaux traditionnels. C'est pourquoi nous les classons dans le type d'"architecture populaire / traditionnelle".

Cette distinction nette des types entre "européen-savant-moderne", d'un côté, et "arabe-populaire-traditionnel", de l'autre, ne reste cependant pas inchangée. Depuis la fin du XIX^{ème} siècle les Arabes d'Ismaïlia ont commencé à adopter, en fait, le "mode de production" moderne, grâce à leur progrès économique, à travers l'émergence de leurs entrepreneurs et les constructions de leurs immeubles d'habitation à plusieurs étages. Malgré cette évolution considérable, l'"architecture savante" restait inconnu parmi les Arabes. Les constructions de leurs édifices n'étaient pas basées sur des nouveaux dessins singuliers / individualisés / personnalisés, mais sur des "modèles-types" connus ou à la mode à l'époque. C'est seulement après la nationalisation, avec le départ des Européens et la montée du nationalisme, que la ville d'Ismaïlia connaît l'"architecture savante arabe / égyptienne" tout en restant largement marquée par, d'un côté, l'héritage de l'"architecture savante européenne" plus ou moins bien gardée et, de l'autre côté, l'"architecture populaire arabe / sans architecte".

A l'époque de Sadate, suivant la recommandation du Schéma Directeur de la ville exposée plus haut, cette maintenance de l'héritage européen sera renforcée comme un des programmes du développement, notamment en ce qui concerne le caractère et l'environnement de la ville. Malgré cette politique, au cours des années 1991-1993, certains de ces édifices seront détruits ou laissés se détériorer, notamment ceux appartenant aux particuliers, comme nous les verrons plus loin. Quant aux nouvelles constructions, le dualisme de types architecturaux persiste. L'"architecture savante / moderne" connaît, d'un côté, grâce à l'*infatih* et à

l'émergence des nouveaux riches, une impulsion considérable. Mais l'"architecture populaire / traditionnelle / sans architecte", de l'autre, continue aussi à se développer, à travers notamment les habitations spontanées et les logements de masse.

Dans les paragraphes suivants nous allons regarder les composantes architecturales de la ville en 1991-1993. Elles consistent, non seulement des bâtiments construits à l'époque de Sadate, mais aussi ceux des époques précédentes : de la Compagnie (1862-1956) et de Nasser (1956-1970). Nous avons décrit, cependant, dans les chapitres antérieurs, les caractéristiques architecturales (fonctions / programmes et langages formels) des édifices hérités des deux époques mentionnées. Nous allons donc revoir leurs états aujourd'hui avant de regarder les édifices construits à l'époque de Sadate et de Moubarak.

Héritage de l'époque de la Compagnie (1862-1956)

Rappelons que l'héritage de l'époque de la Compagnie ne concerne pas seulement les édifices appartenant aux Européens (notamment Français de la Compagnie, Grecs et Italiens du secteur particulier), mais ceux appartenant aux Arabes également (notamment Égyptiens, mais aussi Syriens et Libanais). Du point de vue de la morphologie architecturale, il y a une "distinction", mais aussi un "partage" du langage formel entre les deux groupes d'édifices. Certains langages formels ont été employés uniquement par les Européens. Il s'agit de deux "styles" qui caractérisent l'architecture occidentale dans le territoire de l'expansion européenne depuis le siècle dernier : l'*éclectique* qui imprègne, avec toutes ses variantes, les constructions des édifices européens à l'époque de la Compagnie depuis sa fondation ; le *colonial* qui marque, à travers quelques variantes, les habitations des employés de la Compagnie. Tandis que les "langages formels" utilisés uniquement par les Arabes ont été : le *traditionnel rural* qui perdure même, depuis l'époque pharaonique, jusqu'à nos jours ; le *traditionnel urbain* qui constitue l'expression de la majorité des populations ; le *classique arabe-islamique* qui marque les mosquées dans les pays arabes jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle ; l'*arabisant / islamisant* qui, fruit des architectes / ingénieurs arabes / égyptiens modernes, se développe en même temps que le langage *moderne fonctionnaliste*.

Quant aux langages formels partagés entre les Européens et les Arabes, nous en connaissons deux : le *typique du Canal*, apparu dans les maisons à balcon de bois qui se sont développées en deux variantes, l'une appartenait aux Grecs et l'autre aux Arabes ; le *moderne fonctionnaliste* qui commence à y apparaître après la Première Guerre mondiale et qu'adoptent les Egyptiens depuis notamment après la Deuxième Guerre mondiale.

L'éclectique et ses variantes

Nous avons vu dans un chapitre antérieur que, étant sortis de l'époque pré-industrielle et libérés du classicisme pesant mais n'ayant pas encore trouvé le langage formel qui convient à leur esprit rationnel et industriel naissant, les Européens, justifiés par la philosophie éclectique de Victor Cousin, épuisent le répertoire formel connu jusqu'alors pour exprimer leurs architectures. Ils adoptent, non seulement les éléments des grandes traditions *historiques* (*antique, grec, romain, gothique, classique, baroque, byzantin, ...*), mais aussi ceux des diverses traditions locales européennes ou *vernaculaires* (*chalet savoyard, maison à colombage, manoir, ...*). Avec l'expansion de leur hégémonie en Asie et en Afrique, se développent également l'orientalisme, dans l'art comme dans la science, et la vision exotique sur l'Orient, ce qui fait naître, toujours dans un esprit éclectique, toute une série de styles *orientalisants* (*mauresque, arabisant, sinisant, néo-pharaonique, ...*).

A l'époque qui nous concerne (1970-1993), les traces de l'éclectisme tels que nous avons exposé dans un chapitre traitant la période de 1862-1956 restent intactes, malgré les différents états physiques d'édifices. Certains sont bien entretenus, notamment ceux appartenant auparavant à la Compagnie, appropriés en 1956 par le Gouvernement Egyptien, utilisés et gérés jusqu'à présent par l'Autorité du Canal de Suez. Les restes d'édifices européens, appartenant jadis aux particuliers, notamment grecs et italiens, sont laissés à la volonté de leurs nouveaux propriétaires généralement égyptiens, ce qui entraîne, dans la plus grande partie, leur dégradation ou leur remplacement par des nouveaux bâtiments.

Ainsi nous voyons que l'ancien chalet de M. de Lesseps, en style *vernaculaire-alsacien* (*basque ?*), construit en 1862 et agrandi au début du XX^{ème} siècle est inchangé et bien entretenu (PHOTO 1). Musée ouvert au public pour quelques temps, il est réservé actuellement (1991-1993) aux personnalités visitant Ismaïlia.

Dressé au bord de la rue principale qui constitue la façade de la ville, rue Salah Salem (quai Méhémet-Ali jadis), il forme aujourd'hui l'un des "points de repère"¹ portant une valeur à la fois esthétique et historique pour Ismaïlia, le Canal de Suez et l'Égypte. Tandis que les anciennes habitations des particuliers européennes, appropriées ou gérées depuis la nationalisation par des particuliers égyptiens, sont dégradées. Voyons par exemple ces villas dont les façades sont décorées ici et là par des éléments *néo-classiques* (PHOTO 2). De même que l'ancien siège prestigieux de la Compagnie, à une centaine de mètres du chalet de M. de Lesseps, qui prend un style *orientalisant-mauresque* (PHOTO 3). Occupé actuellement par, d'une part, le *Hizboul Watane Democratie* (Parti National Démocratique, le parti politique au pouvoir) et, d'autre part, le Ministère de l'Habitat, il est mal entretenu. La raison en est évidemment d'ordre financier, mais aussi certainement celui d'esprit, dont l'Autorité du Canal de Suez, le successeur direct de la Compagnie, est plus apte apparemment à maintenir ses héritages européens par rapport au Gouvernement. Dans le même quartier, cependant, une ancienne école italienne en style *vernaculaire-italien*, marquée par une cour centrale entourée d'arcades à deux étages, est partiellement modifiée (PHOTO 4). Utilisée pour une école des filles, le style original n'est pas mis en valeur.

Les églises, représentant l'identité des différents peuples européens d'Ismaïlia d'autrefois, marquées dans les différents *éclectismes historiques*, tombent dans diverses situations. L'ancienne église catholique de la Compagnie, d'un style *romano-byzantin* en pierres rouges et tuiles rouges, est bien gérée et entretenue par l'église catholique d'Égypte (PHOTO 5). Située au bord de la rue Orabi (l'avenue Victoria autrefois) et à la proximité de la place Goumhouriyya (place Champollion jadis), avec clocher s'élançant vers le ciel, elle constitue un point de repère remarquable de la ville. En revanche, l'église grecque orthodoxe qui présente un style *gréco-byzantin* est lamentable, la coupole principale est partiellement cassée, invisible de devant, mais visible de derrière (PHOTO 6). Située en plein milieu du Quartier grec jadis, elle continue de sonner la cloche à certaines heures, réunissant régulièrement la petite communauté grecque restante à Ismaïlia. Au bord du Canal d'Eau douce, cependant, le temple protestant du style *néo-gothique anglais*, les murs en pierres et le toit en ardoise, se porte bien

¹ Notion empruntée de LYNCH Kevin (1960/1976) : *L'image de la cité*, pp. 92-97.

(PHOTO 7). Fondé par les Anglais, il est géré par une communauté protestante d'Ismaïlia, cofinancé apparemment par une organisation missionnaire américaine. Hérité des missionnaires britanniques, le complexe comprend aussi une école primaire dont les élèves apprennent et utilisent la langue anglaise.

Quelques bâtiments publics en style *néo-classique* existent toujours, malgré leur dégradation. Il s'agit de la gare de chemin de fer (PHOTO 8) et d'une ancienne société grecque, au bord de la place de la gare, en situation apparemment difficile (PHOTO 9). Un hôtel des voyageurs, aussi au bord de la place de la gare, nous paraît, cependant bien portant (PHOTO 10).

Un représentant du style *néo-pharaonique*, enfin, continue à témoigner de l'esprit éclectique des Européens expatriés dans la région du Canal. Il s'agit du musée archéologique d'Ismaïlia qui prend la forme d'un temple pharaonique. Fondé par la Compagnie dans la période de l'entre-deux-guerres pour conserver les trouvailles archéologiques dans la région du Canal, il est bien conservé par le Gouvernement Egyptien. Situé à la fin de l'ancien quai Méhémet-Ali, il constitue un élément esthétique et historique irremplaçable de la ville (PHOTO 11).

Le colonial et ses variantes

Rappelons que le *style colonial* ici ne s'entend pas comme un langage "politique", mais plutôt comme un langage "culturel". Sur le plan "politique" la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez n'était pas une entreprise coloniale et les actionnaires (y compris le Gouvernement Egyptien lui-même, du moins jusqu'en 1875) ainsi que les employés de la Compagnie n'étaient pas des colonialistes / colonisateurs. Mais leurs expressions "culturelles", fixées notamment dans l'architecture des habitations, montrent une forte parenté avec celles des colonialistes / colonisateurs tels que les Britanniques en Inde, les Hollandais en Insulinde et les Français en Afrique. Prenant la forme des maisons individuelles ou jumelles, appelées *villas, pavillons, chalets, bungalows, résidences*, ... caractérisées par des larges vérandas ou balcons, des toits en pente ombrageux en tuiles rouges, des cours ou des jardins verts autour de la maison et des clôtures en grilles ou en trames de fer ou de bois, ces habitations forment un quartier privilégié, bien équipé et bien protégé, de la ville.

A Ismaïlia, les habitations du *style colonial* exposées dans un chapitre antérieur restent inchangées et bien entretenues malgré le changement de leurs habitants en

1956, des anciens employés français de la Compagnie aux cadres supérieurs égyptiens de l'Autorité du Canal de Suez. On y voit toujours les deux variantes : l'une, construite en matière dure, avec une structure de "mur porteur" (*bearing wall*) qui lui donne un caractère massif / lourd (PHOTO 12), nous rappelle la *villa rustica* de l'Empire romain ; l'autre, en matière dure mais avec une structure de "poteaux et poutres" (*post and beam*) et entouré de véranda en bois qui lui donne un caractère ouvert / léger (PHOTO 13), ressemble aux *villas coloniales tropicales* des colons européens en Afrique et en Asie. C'est dans le même style du dernier également que la Compagnie construit l'Hôpital Saint-Vincent de Paul (PHOTO 14) et les Cercles de la Compagnie (PHOTO 15).

Le traditionnel rural

Il s'agit de ce qu'on appelle aujourd'hui l'habitat spontané, mais ce qui s'est produit, en fait, depuis l'époque du percement de l'Isthme de Suez où, selon les chroniques de l'époque, ce sont les travailleurs "indigènes" ou, pour la plupart, des *fellahin*, qui ont construit leurs "gourbis", habitations en terre et en roseaux, suivant la vieille tradition paysanne de la Vallée et du Delta du Nil. Certaines maisons en terre de l'époque de la Compagnie existent encore et fonctionnent toujours jusqu'à présent, telles celles que l'on trouve dans le quartier Manchiet Chouhada (PHOTO 16). Le même type d'architecture se produit toujours, en fait, comme nous allons voir plus loin, jusqu'à nos jours.

Le traditionnel urbain

Plus sophistiqués que l'habitat *traditionnel rural*, mais restant "non-savant" est l'habitat *traditionnel urbain*. Ce sont les maisons ou les édifices mixtes (habitations et boutiques) à un ou plusieurs étages, en pierre ou en brique, construits par les propriétaires eux-mêmes ou par un entrepreneur, basés non pas sur un dessin particulier / individuel, mais sur un modèle-type largement reconnu dans le milieu urbain. Il constitue souvent un aboutissement d'une évolution de l'habitat commencé par une maison en terre. N'ayant pas connu le béton armé ou la doctrine *moderne fonctionnaliste*, le langage *traditionnel urbain* montre encore cet effort du peuple pour donner une touche artistique à sa demeure qui aboutit parfois à une belle réalisation — aspect qui manque, comme nous allons voir plus loin, dans le langage *populaire en développement*. C'est ce type de l'architecture

qui marque la plus grande partie des constructions dans le Quartier arabe (PHOTO 17).

Le classique arabe-islamique

Ce langage formel se perpétue notamment dans les mosquées, marquées par certains vocabulaires de l'architecture arabe classique tels la disposition du périmètre (rectangulaire ; absence de la cour extérieure ; murs se dressant au bord de ruelle), la façade (mur en pierre taillée ; couleur sombre), le portail (arc couronné de l'ornement arabesque ou des *mouqarnas* / stalactites), le couronnement (créneau au bord du toit-terrasse), la coupole, le minaret, ... Le seul témoin de ce langage arabe classique est, comme nous avons expliqué précédemment, la mosquée d'El-Abbasi qui, malgré l'époque de la construction (la fin du XIX^{ème} siècle), utilise les vocabulaires formels de l'époque *mamelouke* (XIII^{ème}-XVI^{ème} siècles) (PHOTO 18). Dressée dans le Quartier arabe, elle constitue un point fort des aspects pittoresques du front de la ville d'Ismaïlia.

Le typique du Canal

Il s'agit des maisons à balcon de bois à un ou deux étages qui ont proliféré en Egypte seulement dans les villes du Canal. Les murs en matériaux durs, elles sont entourées ou élargies en étage par des balcons de bois. Ceux-ci sont abrités par des tuiles rouges et soutenus par des poteaux de bois ancrés dans le trottoir. Construite d'abord par les Grecs, cette architecture a été développée ensuite par les Egyptiens. La différence apparente entre la variante grecque et celle égyptienne se trouve dans la clôture de balcon. Alors que chez les Grecs la clôture forme une balustrade en grille ou en trame de bois à une hauteur d'une taille (environ 75 cm), chez les Egyptiens elle se compose de deux parties. En bas, jusqu'au niveau d'une taille (75 cm), elle forme un mur en planche de bois. En haut, au-dessus de la planche, jusqu'à une hauteur dépassant la tête (200 cm), elle forme une trame très fine et très dense de bois qui fonctionne comme la *moucharabiyya*. Datant du XIX^{ème} siècle jusqu'aux années 1920, ces patrimoines architecturaux qui ont donné un caractère et un charme à la ville d'Ismaïlia jadis, aussi bien les variantes grecques (PHOTO 19) qu'égyptiennes (PHOTO 20), sont en dégradation continue.

Le moderne-fonctionnaliste

Le langage du *mouvement moderne* a été amené à Ismaïlia, comme on l'a vu précédemment, par des particuliers européens, notamment grecs et italiens, grâce à la prospérité de la ville dans les années de l'entre-deux-guerres. Marqués notamment par l'utilisation du béton armé, les toits-terasses, les colonnes cachées, les murs libres, les façades lisses, l'absence d'ornement et le jeu de formes plastiques, quelques villas et immeubles en témoignent encore. On en voit, par exemple, dans une villa de la rue Al-Thawra (PHOTO 21) et dans un petit immeuble de la même rue (PHOTO 22). Après la deuxième guerre mondiale, avec la retraite de l'Armée britannique de tous les territoires d'Égypte vers Ismaïlia, les entrepreneurs égyptiens d'Ismaïlia construisirent des immeubles d'appartements à plusieurs étages en béton armé à louer dans la plus grande partie aux officiers britanniques (PHOTO 23).

L'arabisant / islamisant

C'est dans le même mode de production *moderne-fonctionnaliste* — conception savante des architectes / ingénieurs, réalisation professionnelle des entrepreneurs — que se développe le "style" *arabisant / islamisant*. Prenant une forme plastique plus libre tout en restant fidèle aux éléments décoratifs *classique arabe-islamique*, ce langage marque les mosquées d'Ismaïlia telles, par exemple, Khalid bin Walid (Sultan Hussein) au coin des rues Salah Salem et Al-Thawra (PHOTO 24) et Ar-Rahmah dans le Quartier arabe où Hassan Al-Banna fonde l'association Al-Ikhwanol Mouslimine (PHOTO 25).

Héritage de l'époque de Nasser (1956-1970)

Nous avons vu précédemment que dans la période de Nasser, courte et troublée de mouvements révolutionnaires et de guerres, la ville d'Ismaïlia ne connaît pas un développement planifié. Le plan général de la ville anticipé par la Compagnie ne change pas. Ainsi que les édifices hérités de l'époque de la Compagnie, ils restent tels qu'ils étaient, malgré le changement de populations. Ce qui se produit est plutôt le remplissage de certains îlots vacants dans la ville et la croissance spontanée aux périphéries nord et sud de la ville. Sur le plan de la morphologie architecturale, certains langages formels hérités de l'époque précédente ne se manifestent plus : *l'éclectique, le colonial, le typique du Canal, le traditionnel*

urbain et le classique arabe-islamique. D'autres langages, cependant, se développent ou subsistent.

Le moderne-fonctionnaliste

Apporté premièrement dans les villes du Canal par les Européens à l'époque de l'entre-deux-guerres et en conformité avec la formation des ingénieurs-architectes modernes d'Égypte très imprégnés de la civilisation occidentale depuis le XIX^{ème} siècle, *le moderne fonctionnaliste* devient un langage dominant et banal. C'est le langage des architectes / ingénieurs égyptiens, chargés de concevoir ou d'approuver les projets de construction aussi bien populaires que prestigieux. Il remplace donc le langage *traditionnel urbain* de l'époque précédente, mais aussi celui des architectes / ingénieurs étrangers. Caractérisé souvent par la mise en valeur de la plasticité d'édifice en le plaçant au milieu d'un espace vacant, il se manifeste clairement dans le bâtiment d'*Al-Irchade*, le nouveau siège de l'Autorité du Canal de Suez depuis 1961 (PHOTO 26) et les "grands ensembles" des logements des employés de la même institution (PHOTO 27).

L'arabisant / islamisant

Résultat du même mode de production *moderne-fonctionnaliste* mais imprégné du nationalisme et de l'arabisme, ce langage marque notamment les édifices publics et les mosquées tels le siège du Gouvernorat dans la rue Salah Salem (PHOTO 28) et la première mosquée officielle du Gouvernorat, Al-Isma'ili, au milieu de la place Daqhiliyya à Araychiet Masr (PHOTO 29).

Le traditionnel rural

Construites par, non pas des architectes, mais des populations d'origine rurale immigrées à Ismaïlia, les habitations spontanées, faites de terre et de roseaux, sans plan préétabli, continuent à manifester le langage *traditionnel rural égyptien*, illustré par ce groupe d'habitations établies par une famille paysanne de la Haute Égypte dans les années 1960 au bord du Canal d'Eau douce (PHOTO 30).

Depuis l'infitah (1970-1993)

Les années de Sadate et de Moubarak constituent, on l'a vu plus haut, la période du développement physique spectaculaire de la ville d'Ismaïlia. Des

nouvelles constructions se prolifèrent à l'intérieur et à l'extérieur de l'ancienne frontière de la ville. Les langages formels de l'époque de Nasser — *le moderne-fonctionnaliste, l'arabisant / islamisant et le traditionnel rural* — continuent à caractériser les édifices de l'époque actuelle. De nouveaux langages — *le populaire en développement, le néo-éclectique et le néo-arabisant / néo-islamisant* — se développent.

Le moderne-fonctionnaliste

Devenu langage courant des architectes et des ingénieurs, le *moderne-fonctionnaliste* marque tous les grands édifices, publics ou particuliers, tels qu'illustrés par cet hôtel de police dans la rue Salah Salem (PHOTO 31) et un immeuble au coin des rues Al-Goumhouriyya et Salah Salem (PHOTO 32).

L'arabisant / islamisant

Ce langage continue à marquer les constructions des nouvelles mosquées si nombreuses à l'époque de Sadate et de Moubarak telles celle près du chemin de fer (PHOTO 33) et celle située dans le Quartier Cheikh Zayyed (PHOTO 34).

Le néo-arabisant / néo-islamisant

Nous entendons par le *néo-arabisant / néo-islamisant*, un langage architectural qui se développe dans le monde arabe et musulman depuis les années 1970 en parallèle avec le phénomène du "réveil de l'islam" exposé au début de cette partie. La différence entre ce langage et celui *arabisant / islamisant* se trouve dans deux points. D'une part, dans les éléments d'expression. Alors que dans le langage *arabisant / islamisant* les éléments d'expression se limitent dans les aspects décoratifs pris de l'architecture *classique arabe-islamique*, dans le langage *néo-arabisant / néo-islamisant* ils veulent englober l'architecture dans toutes les échelles, de l'organisation spatiale jusqu'aux aspects iconographiques, de la maison jusqu'à la ville, basés sur les enseignements islamiques. D'autre part, dans les champs d'application. Alors que le langage *arabisant / islamisant* s'applique uniquement dans les édifices du caractère religieux ou monumental tels que mosquée, école, siège du pouvoir, etc., le langage *néo-arabisant / néo-islamisant* veut se manifester dans tous les programmes de l'environnement islamique, notamment les habitations dans leur ensemble. Ce langage trouve son lieu

d'expérimentation à Ismaïlia en plein de croissance. Conçue par une équipe dirigée par le Dr. Abdelbaki Ibrahim, architecte, écrivain et publiciste, promoteur de l'"architecture islamique", la Cité Naurase, un complexe d'habitation de haut de gamme qui porte aussi le nom de *Madinat Al-Islamiyya* (Cité islamique) constitue un exemple remarquable de ce langage *néo-arabisant / néo-islamisant* (PHOTO 35). A une échelle plus réduite, le même langage est exprimé par M. Abdel 'Aal Mohammed 'Abdoun, architecte d'Ismaïlia, dans ses oeuvres, telle la mosquée Ar-Rahman dans le quartier de Cheikh Zayyed (PHOTO 36).

Le traditionnel rural

Ce langage formel continue de marquer les habitations spontanées dans diverses parties de la ville telles que nous les avons indiquées dans le Modèle d'aménagement de la ville exposé plus haut.

Le populaire en développement

C'est un langage qui constitue l'un des éléments principaux, côte à côte avec le langage *traditionnel rural*, du mode de la croissance spontanée. Comparable au langage *traditionnel urbain* à l'époque de la Compagnie, il s'en distingue en deux points. D'une part, dans l'échelle de diffusion. Alors que le langage *traditionnel urbain* constitue un phénomène isolé, dans les villes du Canal ou dans certaines autres villes en Egypte, le langage *populaire en développement* constitue un phénomène supranational, celui des pays du Tiers Monde ou *en développement*, dont les modes de production et les langages formels montrent, en dépit des différentes aires culturelles, une similarité impressionnante. D'autre part, dans la tendance esthétique. Alors que le premier est marqué encore par une sorte d'esprit "éclectique" ou "néoclassique", le deuxième est influencé par un esprit pragmatique et économique qui trouve sa justification dans le langage *moderne-fonctionnaliste*. A Ismaïlia ce langage se manifeste dans ces innombrables *'imaras* ou petits immeubles à trois ou quatre étages en béton armé, construits par les habitants eux-mêmes d'une manière graduelle, souvent à partir d'une maison en terre au langage *traditionnel rural*. Réalisées sans architecte ni touche artistique savante, ces habitations montrent une unicité formelle impressionnante, fortement illustrée, par exemple, dans le Quartier Hai El-Salam (PHOTO 37).

Le néo-éclectique

Il se développe dans les habitations individuelles appartenant notamment à la nouvelle classe moyenne. Prenant une forme de villa ou d'immeuble, ces demeures sont réalisées selon le mode de production moderne. Conçues par des architectes égyptiens modernes mais ne suivant plus la doctrine moderne-fonctionnaliste, elles emploient souvent, dans leur composition architecturale, des éléments artistiques d'origine diverse, notamment occidentale / industrielle et traditionnelle arabe. Ce langage formel se développe entre autres dans le quartier résidentiel de la classe moyenne à côté de l'Université du Canal de Suez (PHOTO 38).

b). Composition architecturale de la ville

Comment ces divers vocabulaires architecturaux composent la morphologie architecturale de la ville ? Ou comment la ville est composée sur le plan morphologique architectural ? Voilà les questions qui guident notre description. Mais, d'autres questions se posent. Comment décrire ? D'où commencer ? Car une ville montre toujours, non seulement une unité, mais aussi une diversité. Dans ce cas, c'est notre exploration préliminaire (VI.3. Recherches à poursuivre) qui nous donne une orientation générale.

Nous regarderons, d'abord, la partie "ancienne" de la ville (Quartier européen, Quartier arabe et Araychiet Masr), planifiée et gérée par la Compagnie (1862-1956), appropriée par les Egyptiens ; ensuite, la partie "nouvelle" (Quartiers spontanés-rationalisés et Nouveaux quartiers planifiés), développée et gérée par les Egyptiens depuis 1956.

La partie ancienne (le noyau de la ville / la ville de la Compagnie)

Rappelons que nous avons divisé, selon le modèle d'aménagement, la partie ancienne de la ville en 13 unités (de *a* jusqu'à *m* du PLAN 19). Nous avons appris aussi que cette partie ne s'est pas construite d'un seul coup, mais graduellement, du sud au bord du lac vers le nord dans le désert et du centre vers les côtés gauche et droit. Sur le plan de la toponymie, il y avait plusieurs changements officiels des noms de rues, de places et de quartiers, mais il y a aussi des noms officieux que les populations continuent à utiliser dans leur langage courant. Pourquoi ? C'est une question hors de notre chapitre. Contentons-nous pour l'instant de les utiliser pour faciliter notre description.

Quartier européen (Hay El-Afrang)

C'est le quartier dont la plus grande partie des habitants était, jusqu'en 1956, des Européens (Français, Grecs, Italiens, Anglais). Il englobe l'ancien Quartier français (unité *k* du PLAN 19), l'ancien Quartier grec (unité *l* du PLAN 19), le Quartier des villas de la Compagnie / Autorité du Canal de Suez (unité *m* du PLAN 19) et l'ancien Quartier de commerces (unité *j* du PLAN 19). De l'époque de Nasser jusqu'au début de l'époque de Sadate, le Quartier européen était divisé en deux districts de recensement : *Timsah* à l'est (unité *m* du PLAN 19) et *Mecca* à l'ouest (unités *j*, *k* et *l* du PLAN 19). Mais ces deux noms n'ont jamais remplacé

celui de *Hay El-Afrang* (Quartier européen) utilisé couramment par les populations. C'est aussi l'un des quartiers de la ville le plus marqué, à l'époque de la Compagnie, par les édifices de caractère européen. Regardons la morphologie architecturale de chacune de ces unités selon l'ordre chronologique de leurs formations.

L'ancien Quartier français (unité *k* du PLAN 19) constitue, comme nous avons appris dans un chapitre antérieur, la plus ancienne partie de la ville d'Ismailia. Préparé pour loger les premiers employés de la Compagnie, il est la seule partie déjà parfaitement établie au moment de l'inauguration du Canal suivant le premier plan "idéal" de la ville d'Ismailia (PLANS 8 et 9). Situé au milieu de la ville, il est bordé sur trois côtés par les rues ombragées d'arbres : quai Méhémet-Ali / rue Salah Salem le long du Canal d'Eau douce au devant, avenue Victoria / avenue de l'Impératrice / rue Orabi à droite et avenue François-Joseph / rue Sultan Hussein / rue Al-Thawra à gauche. Le quatrième côté, bordé d'une rue et d'un chemin de fer, devient l'arrière du Quartier. Voisiné par le Quartier grec à gauche et le Quartier de commerces et le Quartier arabe à droite, il forme la partie la plus prestigieuse de la cité où la Compagnie construit les établissements les plus importants de la ville. Deux parties du Quartier constituent, grâce à son positionnement et à son plan orthogonal-concentrique, les "hauts lieux" de la ville. D'une part, l'un des quatre côtés du Quartier, — situé au bord de la rue principale de la ville, quai Méhémet-Ali jadis, rue Salah Salem aujourd'hui, face au Canal d'Eau douce et, au loin, au lac Timsah, — devient la façade du Quartier. C'est là que tous les premiers établissements de la Compagnie ont été dressés : le chalet de M. de Lesseps, le siège de la Compagnie, le siège du Gouvernement, le siège de l'entrepreneur général. D'autre part, la place centrale, — place Champollion auparavant, place El-Goumهوريyya aujourd'hui, un espace carré en plein milieu du Quartier, débouché sur huit rues, quatre sur les côtés et quatre aux angles, — forme une sorte de cour centrale d'une grande demeure dans laquelle on créa une fontaine et cultivait un jardin et autour de laquelle on réalisait une vie familiale et communautaire. C'est autour de cette place que la Compagnie construit les premières habitations pour ses employés, un cercle culturel, une église, un hôpital. Plus loin de la place nous trouvons également la demeure du Directeur général de la Compagnie, une école italienne, les bureaux de poste et de télécommunication.

C'était donc, comme nous avons vu précédemment, la partie de la ville la plus chargée de représentations européennes.

Aujourd'hui, quelques édifices nouveaux y ont remplacé les anciens. Le changement le plus frappant se produit sur la façade du Quartier qui était caractérisée jadis par des édifices à un ou deux étages, construits en pierre et en bois, couverts de tuiles rouges et entourés de verdure. Détruit par les guerres de 1967 à 1973, l'ancien groupe de bâtiments du Gouvernement en style *colonial tropical* est remplacé par un énorme bâtiment à six étages en béton armé. Prenant la forme d'un cube simple, parlant dans un langage plutôt *populaire en développement* que *moderne-fonctionnaliste*, il s'entend bien apparemment avec sa fonction : hôtel de police (PHOTO 31).

Un autre phénomène intéressant prend place en plein milieu du Quartier, au bord nord de la place El-Goumhouriyya. L'ancien bureau de poste, en style *colonial tropical* accompagné d'un jardin comme les autres édifices autour de la place, est démoli en 1990 et remplacé par une gigantesque mosquée dont la superficie (environ 50 m x 60 m) remplit presque tout l'îlot, la hauteur du sommet du dôme principal atteint environ 45 m et la hauteur des deux minarets jumeaux sera environ 90 m. Porteuse du nom d'Abou Bakr El-Siddique, premier successeur du prophète Mouhammad (en tant que chef d'Etat et de communauté musulmane), et financée conjointement par l'Etat et les dons publics, elle est en pleine de construction depuis 1990 et n'est toujours pas terminée en 1996 (PHOTO 39). Etant donné que le nombre de mosquées dans la ville est déjà très élevé, ce phénomène nous pose une question : pourquoi ? S'agit-il d'une "islamisation" de l'espace jusqu'ici sans mosquée et encore marqué de caractère européen et chrétien ? Y a-t-il un rapport avec le phénomène du "réveil de l'islam" toujours chaud depuis la fin de 1970 ? Nous en parlerons dans un chapitre ultérieur.

Cinq ou six autres grands immeubles, en langage *populaire en développement*, se dressent également dans le Quartier, en concurrence avec les anciens édifices de la Compagnie. Malgré ces changements, le caractère essentiel du Quartier reste intact. Cet ancien Quartier français, le plus important à l'époque de la Compagnie, est encore marqué aujourd'hui par ses édifices originels qui parlent encore dans un esprit *éclectique* et dans les divers styles qui en découlent : *orientalisant-mauresque* (ancien siège de la Compagnie), *vernaculaire-alsacien* /

basque (ancien chalet de M. de Lesseps), *romano-byzantin* (église catholique), *colonial-tropical* (villas et cercle culturel de la Compagnie), *néoclassique* (hôtel New Palace), mais aussi *moderne-fonctionnaliste* (immeubles et villa dans la rue Al-Thawra).

L'ancien Quartier grec (unité I du PLAN 19) constitue la deuxième et dernière tentative de réalisation de la ville selon le premier plan "idéal" marqué notamment par la place centrale nommée Leibnitz (PLANS 8 et 9). Il aurait dû prendre une forme et une superficie exactement les mêmes que celles du Quartier français. Mais, pour une raison probablement de discordance entre le plan idéal et sa mise en œuvre par rapport aux travaux du Canal, il termine par un carré mutilé. En outre, à la différence du Quartier français dont la plus grande partie des terrains appartient à la Compagnie / Autorité du Canal et l'occupation du sol reste faible, le Quartier grec est destiné aux particuliers pour lesquels les îlots sont divisés en petites parcelles et occupés densément par les bâtiments majoritairement d'habitations. Malgré sa destination originale du Quartier, c'est-à-dire les populations grecques, le Quartier n'était pas entièrement habité par les Grecs. Le côté façade (quai Méhémet-Ali) est occupé par les villas de la Compagnie de style *colonial-tropical*.

Aujourd'hui, des tours s'y sont construites, une partie en langage *populaire en développement*, d'autre en langage *moderne-fonctionnaliste*. Malgré cela, le Quartier offre encore une image architecturale du passé à travers notamment les *variantes grecques* du langage *typique du Canal*, ces maisons à un ou deux étages à balcon de bois (PHOTO 19) et une grande église grecque orthodoxe en style *gréco-byzantin* (PHOTO 6). Il y a aussi des maisons en dur décorées d'éléments *néo-classiques* et des immeubles *modernes-fonctionnalistes* des années de l'entre-deux-guerres. Un autre phénomène remarquable se présente sur la façade. À côté des villas de la Compagnie en style *colonial-tropical* nous trouvons l'édifice du siège du Gouvernorat qui, malgré son différent langage par rapport à ses voisins, celui *arabisant / islamisant* (PHOTO 28), s'insère bien dans l'espace et enrichie la scène pittoresque de la façade de la ville. Puis, à côté du Gouvernorat, au coin des rues Salah-Salem et Al-Thawra, se dresse la mosquée Khalid bin Walid qui, en langage *arabisant / islamisant* (PHOTO 24), montre d'une manière douce, grâce à sa petitesse et son caractère harmonieux par rapport à son environnement, le signe de l'islam dans cette façade dominée jadis par les langages européens.

L'ancien Quartier de commerces (unité *j* du PLAN 19) constitue la partie la plus dense parmi les autres du Quartier européen. Aménagé au début d'une même façon que le Quartier français dont la place centrale fut appelée Saint-François de Sales (PLAN 8), il s'est transformé en une unité carrée divisée en îlots rectangulaires et uniformes, tous sont occupés par des bâtiments, sans que nous trouvions aucun îlot libre. Situé entre le Quartier français à l'est et le Quartier arabe à l'ouest, le quartier est occupé sur la plus grande partie par des activités de commerces pour les consommations des populations notamment européennes dont les commerçants étaient la plupart Grecs et, dans une proportion plus réduite, Arméniens, Juifs et Arabes chrétiens (Libanais maronites et Égyptiens coptes). La plupart des bâtiments du Quartier étaient donc des immeubles mixtes (boutiques au rez-de-chaussée, habitations en haut), construits en langages *typique du Canal* et *moderne-fonctionnaliste*. Mais il y avait aussi des villas et des grands bâtiments en style *néo-classique*. Au côté façade du Quartier, cependant, les îlots étaient occupés par des édifices de la Compagnie : villas et école, toutes en style *colonial tropical*. Tandis qu'à l'intérieur du Quartier, on trouvait également des églises, du moins trois : une église copte, une église maronite et une église protestante. Il y avait aussi, après la Deuxième Guerre mondiale, des grands immeubles d'appartements en style *moderne-fonctionnaliste* à louer aux officiers britanniques retirés de toute l'Égypte.

Aujourd'hui, il devient la partie la plus transformée du Quartier européen. L'image de l'époque de la Compagnie reste intacte, mais sur la façade seulement, représentée par les villas de la Compagnie en style *colonial tropical*. Tandis que la plus grande partie du Quartier est marquée par des vieillesse et des métamorphoses : des immeubles mal entretenus, des villas en style *néoclassique* et des maisons en langage *typique du Canal* en ruine ou demi-ruine. Des nouveaux immeubles en langage *populaire en développement* ou *moderne-fonctionnaliste* se sont dressés ou sont en pleine construction. L'évolution démographique exposée précédemment, proportion des chrétiens en baisse et celle des musulmans en augmentation, se manifeste aussi dans la morphologie architecturale. L'église copte fonctionne toujours, mais les deux autres églises mentionnées plus haut sont fermées et physiquement en détérioration continue. Des *zawiyyas* (petites mosquées) se sont insérées dans certains immeubles et une

grande mosquée s'est construite au bord de la grande rue El-Goumhouriyya (avenue Cléopâtre jadis).

Le Quartier des villas (unité *m* du PLAN 19), aménagé selon un modèle de cité-jardin et rempli des villas de style *colonial tropical*, reste tel qu'il était à l'époque de la Compagnie. Tous les noms de rues du Quartier ont changé, des noms notamment français à ceux arabes ou musulmans ou à ceux liés à l'Histoire nationale. Mais les aspects architecturaux du Quartier, aussi bien le nombre de bâtiments que leurs formes et leurs emplacements, demeurent les mêmes (PHOTO 13). Il n'y a même pas une implantation de la mosquée comme dans les autres quartiers. C'est là aussi que se trouve le Musée archéologique d'Ismaïlia, toujours en style *néo-pharaonique* tel qu'il a été construit en 1930 (PHOTO 11). A côté de lui, le grand jardin de l'ancien palais khédivial existe toujours, maintenu par l'Autorité du Canal de Suez, fermé au public.

Une partie du Quartier européen que nous n'avons exploré que rapidement est le Quartier côtier qui se trouve au bord nord du lac Timsah, devant la façade de la ville. Il nous intéresse moins parce que, d'une part, ce n'est pas un quartier résidentiel, mais une zone de récréation et de travail portuaire dont les changements, s'il y en a, ont de caractère plutôt "technique" que "culturel". D'autre part, à part les jardins et quelques établissements publics, la plus grande partie des terrains est occupée par les services de l'Autorité du Canal de Suez dont l'accès est interdit au public. Malgré cela nous pouvons remarquer que la plus grande partie de cette zone reste telle qu'elle était à l'époque de la Compagnie. Toute la partie côtière est fermée au public car elle est occupée par le port, le chantier naval et les bureaux de l'Autorité du Canal relatifs à ces activités, ce qui entrave la vue de la ville vers le lac. C'est seulement derrière ce rang des bâtiments que nous trouvons un large espace ouvert, consacré à un petit bois de tamarix (tamaris), aux jardins verts et ombrageux dotés des sentiers de promenade, des banques et des kiosques, à un jardin botanique, à des courts de tennis et à un *club* social / culturel. Dans la partie ouest du Quartier nous trouvons quelques anciennes habitations, quelques anciens édifices de bureaux, l'ancien *club* social / culturel des pilotes de la Compagnie et l'ancienne église britannique. La plupart des bâtiments du Quartier, hérités de la Compagnie, portent le style *colonial tropical* (PHOTOS 13 et 42). L'ancienne église britannique, comme nous l'avons décrit plus haut, représente un style *néo-gothique anglais* (PHOTO 7). Le

seul édifice significatif construit par les Égyptiens est le géant *Al-Irchade* (PHOTO 26) à l'extrémité orientale du Quartier, siège de l'Autorité du Canal de Suez depuis 1961, qui devient, par sa dimension, son emplacement et son style *moderne-fonctionnaliste*, non seulement un véritable point de repère des pilotes et de la ville, mais aussi apparemment une manifestation architecturale de l'indépendance et de la fierté nationales par rapport au caractère colonial de la Compagnie franco-anglaise du Canal qui lui a précédé.

Quartier arabe (Hay El-Arabe)

Alloué aux Arabes à l'époque inaugurale du Canal dans un même modèle d'aménagement que celui des Quartiers européens — un carré divisé par des rues transversales, longitudinales et diagonales, centré autour d'une place carrée nommée Ibrahim — (PLAN 9), le Quartier arabe (unités *h* et *i* du PLAN 19), à l'ouest du Quartier du commerce, s'est développé à la fin du XIX^{ème} siècle, comme dans le cas du Quartier du commerce décrit plus haut, à un quartier rectangulaire divisé en îlots rectangulaires et uniformes. Étendu vers l'ouest, il fut aménagé dans sa forme actuelle au début de notre siècle et n'est pleinement occupé que dans les années 1950 (PLAN 14).

Nous avons divisé le Quartier arabe, dans notre lecture historico-planographique, en deux unités, *h* et *i* (PLAN 19), chacune marquée par des caractéristiques distinctes. Sur le plan historique l'unité *i* est plus ancienne que l'unité *h*, — la dernière constitue l'extension de la première. Sur le plan planographique l'unité *i* est divisée en îlots plus grands que ceux de l'unité *h* et dotée d'une place, *Midane Abbas* (place Abbas), d'où le nom du Quartier Abbasa. Dans l'unité *h*, cependant, une telle place n'existe pas, ce qui fait que la place Abbas fonctionne comme une place centrale pour l'ensemble du Quartier arabe (*h* et *i*). Sur le plan morphologique architectural il y a une sorte de dégradation de qualité des bâtiments de l'est à l'ouest, du lieu le plus proche à celui le plus loin du Quartier européen.

Aujourd'hui, l'ancien Quartier arabe constitue la partie la plus transformée parmi les anciens quartiers de la ville, notamment sur les côtés est (rue El-Goumhouriyya) et sud (rue Salah Salem), marqué par des grands tours en béton armé en langage plutôt *populaire en développement* que véritable *moderne-fonctionnaliste*. À l'intérieur du Quartier, cependant, notamment dans l'unité *i*,

nous trouvons encore des grands immeubles en langage *moderne-fonctionnaliste* de bonne qualité, construits par des grandes familles arabes d'Ismailia à l'époque de l'entre-deux-guerres. Les logements populaires en langage *traditionnel rural* ont disparu, mais l'image architecturale du Quartier reste dominée par des habitations populaires en langage soit *traditionnel urbain* hérité de l'époque de la Compagnie, soit *populaire en développement* qui ont proliféré depuis l'époque de Sadate.

Vu du point de vue de l'ensemble de la morphologie architecturale de la ville, l'ancien Quartier arabe montre une spécificité et contribue à l'aspect pittoresque de la ville en deux points suivants :

D'une part, c'est là que l'on trouve le plus grand nombre de mosquées par rapport aux autres quartiers dont les minarets deviennent les éléments caractéristiques du Quartier. Deux mosquées forment des points de repères et enrichissent l'aspect pittoresque de la façade de la ville. L'une est la mosquée An-Nahas à l'extrémité ouest du Quartier dont le minaret, en langage *arabisant / islamisant*, marque la première image qui se présente au moment où l'on entre dans la ville du côté ouest, c'est-à-dire du côté où l'on arrive en général du Caire (PHOTO 40). L'autre est la mosquée El-Abbasi dans la partie orientale du Quartier arabe qui, en langage *classique arabe-islamique* de variante *néo-mamelouke*, donne un poids historique à ce lieu (PHOTO 18). Une autre mosquée historiquement importante est Al-Rahma, construite dans les années 1920 dans la partie ouest du Quartier arabe (unité *h* du PLAN 19). C'est là que Hassan Al-Banna fonda le fameux *Ikhwanoul Mouslimine* en 1928 (PHOTO 25).

D'autre part, c'est là aussi que l'on trouve le signe de métissage arabo-européen dans l'architecture, manifesté dans les maisons en langage *typique du Canal* de variante *égyptienne*. En 1991 on en voit encore dans chaque rue du Quartier arabe quelques unes (PHOTO 20). En 1993 certaines de celles que nous avons vues en 1991 ont disparu, remplacées par des immeubles en langage *populaire en développement*. Les restantes, dans leur état lamentable, et malgré le Schéma Directeur de la ville qui recommande la maintenance de leur existence, ne peuvent qu'attendre leur disparition.

Araychiet Masr

Ce quartier, que nous avons divisé en sept unités (de *a* à *g* du PLAN 19), constitue une partie de la ville déjà aménagée par la Compagnie en 1930 (PLAN 13) selon le même modèle appliqué dans la partie plus ancienne (Quartier européen et Quartier arabe), c'est-à-dire *plan orthogonal à îlot*, qui se divise en deux variantes. L'une, unité à voirie perpendiculaire qui forme des îlots rectangulaires et uniformes (unités *a*, *d* et *g* du PLAN 19). L'autre, unité à voirie perpendiculaire et diagonale qui forme une place centrale et des îlots rectangulaires et trapézoïdaux (unité *c* et *f* du PLAN 19). Un effet architectural au niveau urbain de cette disposition spatiale est l'apparition d'un nouveau centre urbain (place Daqhiliyya) qui peut avoir un même poids que celui du centre ancien (place Champollion). Comme on l'a vu dans un chapitre traitant l'époque de Nasser, le Gouvernement ne voulait pas rater cette chance. Il fonda une grande mosquée, première mosquée d'Etat à Ismaïlia après la nationalisation du Canal, en plein milieu de la place (PHOTO 29).

Le développement rapide du quartier s'est produit notamment après la deuxième guerre mondiale où les troupes de l'Armée britannique ont été retirées de tous les territoires d'Egypte sauf dans la zone du Canal dont Ismaïlia constitua le camp militaire principal, ce qui y créa beaucoup d'emplois. La population d'Ismaïlia augmenta donc considérablement. Les couches populaires se sont installées dans la partie ouest du Quartier (unités *a* et *d* du PLAN 19) en y construisant des habitations en langage soit *traditionnel rural* soit *traditionnel urbain*. Tandis que les gens aisés d'Ismaïlia construisirent dans la partie est du Quartier (unité *e* et *f* du PLAN 19) des villas et des immeubles d'appartements en style *moderne-fonctionnaliste*, à louer notamment aux officiers britanniques. La Compagnie développa, cependant, à l'extrémité est du Quartier (unité *g* du PLAN 19), les logements de type de petit pavillon en style *moderne-fonctionnaliste*. A l'époque de Nasser le Gouvernement développa dans la partie nord-est du Quartier encore vide (unité *b* et *c* du PLAN 19) des logements sociaux de l'Autorité du Canal et d'autres édifices publics basé sur un *modèle d'aménagement fonctionnaliste* (PHOTO 27).

Aujourd'hui l'image générale d'Araychiet Masr est dominée par des immeubles à quatre étages en langages *traditionnel urbain* et *populaire en développement*.

Malgré cela, les caractéristiques établies à l'époque de la Compagnie restent intactes. La morphologie architecturale d'Araychiet Masr est marquée par une dégradation de qualité de construction de l'est à l'ouest et du sud au nord. Le quartier à l'extrémité est (unité *g* du PLAN 19) constitue la meilleure partie, marqué par les villas, les pavillons et les logements sociaux de l'Autorité du Canal en style *moderne-fonctionnaliste* avec beaucoup d'espaces verts. A son voisin ouest (unité *f* du PLAN 19), la qualité architecturale du quartier est moins, marquée par des immeubles d'appartements à quatre étages en béton armé en langage soit *populaire en développement* soit *moderne-fonctionnaliste*, mais il y a aussi des villas particulières en style *moderne-fonctionnaliste*. Le quartier central d'Araychiet Masr (unité *e* du PLAN 19) possède une qualité moyenne par rapport à ses voisins est et ouest, dominé par des immeubles à quatre étages en béton armé en langage soit *populaire en développement* soit *moderne-fonctionnaliste* sans touche artistique. Il n'y a que trois ou quatre édifices qui montrent une recherche esthétique dont une mosquée en langage *arabisant / islamisant* au milieu de la place centrale d'Araychiet Masr (PHOTO 29) et une école construite en pierre jaune en langage *arabisant / islamisant* (PHOTO 41). Dans ce quartier se trouvent également un grand hôpital du Gouvernement et deux petites églises, mais leur langage formel *moderne-fonctionnaliste* ne montre aucune recherche esthétique. La partie sud-ouest du Quartier (unité *d* du PLAN 19) montre une recherche esthétique sur le plan planographique, marquée par les trois petites places (Tantah, Mansourah et Damanhour) sur l'axe central est-ouest qui débouche dans la place Daqhiliyya. Mais sur le plan morphologique architectural, cette recherche esthétique ne trouve pas ce qu'elle attend. Les places ne sont pas mises en valeur. Les édifices autour des places n'ont aucune différente qualité technique ou esthétique par rapport au reste du Quartier. La plupart sont des vieux bâtiments à d'un à trois étages en langage *traditionnel urbain* dont certains sont de bonne qualité technique et esthétique (PHOTO 42) et certains se transforment en immeubles à quatre étages en langage *populaire en développement*. Nous trouvons même quelques maisons anciennes en langage *typique du Canal*. Un autre phénomène intéressant c'est l'existence d'un bon nombre de mosquées par rapport à son voisin précédent qui n'a que trois mosquées, ce qui montre le caractère "plus arabe" de cette partie et "plus européen" de la partie précédente. Dans la partie nord-ouest (unité *a* du PLAN 19), nous trouvons également une

petite place centrale (place Port-Saïd), mais comme dans la partie précédente, aucune valeur architecturale n'y est ajoutée. La plupart des bâtiments sont construits en langage soit *traditionnel urbain* soit *populaire en développement*. Il y en a même des anciennes maisons en langage *traditionnel rural*. Comme dans son voisin précédent, on y trouve aussi plusieurs mosquées.

Quant à la partie nord-est d'Araychiet Masr (unité *b* et *c* du PLAN 19), il n'y a rien à dire. Cette partie est la propriété de l'Etat dont les habitants, employés et ouvriers de l'Autorité du Canal, n'ont pas le droit de développer leur propre architecture. Ce qui est intéressant à noter est peut-être son modèle d'aménagement et la composition de ses bâtiments. Le premier montre l'influence de l'urbanisme *fonctionnaliste*, marqué par les logements sociaux de type de *grand ensemble*. Le deuxième : la forme d'édifices (cube simple) et leur placement (en simple rang), évoque deux références qui correspondent probablement à l'esprit de l'époque de Nasser. L'une est l'urbanisme socialiste, l'autre est le camp militaire.

La partie nouvelle (l'extension de la ville)

Rappelons que nous avons divisé la partie nouvelle de la ville d'Ismaïlia en dix "arrondissements" (de **B** à **K** du PLAN 18) dont nous pouvons grouper les processus d'aménagement en trois modèles : *spontané*, *planifié* et *spontané-amélioré / rationalisé*. Nous ne pouvons pas décrire tous ces quartiers d'une manière aussi minutieuse que dans le cas de la partie ancienne, car sur le plan aussi bien morphologique qu'historique chaque quartier montre une homogénéité évidente. De même que sur le plan du langage formel, chaque quartier montre une uniformité plutôt qu'une diversité avec un peu de variantes de langages *traditionnel rural*, *populaire en développement* et *moderne-fonctionnaliste*. Nous allons donc faire un tour dans tous les quartiers et nous arrêter plus longuement dans certains d'entre-eux qui montrent un caractère distinctif.

Quartiers spontanés-améliorés / rationalisés

Nous avons appris précédemment que les quartiers spontanés ne constituent pas un phénomène récent à Ismaïlia, car depuis l'époque de la Compagnie certains d'eux, tels Araychiet 'Abid et El-Bahtini, ont déjà existé. La Compagnie a même reconnu, du moins partiellement, leur "droit à la ville"¹ en leur donnant une aide minimum d'assainissement. Mais leur intégration totale à la planification et au développement de la ville n'a pas commencé qu'à l'époque de Sadate pour, au moins, deux raisons dont nous avons parlé au début de ce chapitre. D'une part, l'ampleur du phénomène qui est devenue massive. D'autre part, l'émergence et la diffusion de la pensée sur l'habitat des pays en voie de développement qui traite ce phénomène d'une façon positive telle formulée entre autres par John F.C. Turner et soutenue premièrement par la Banque mondiale. A Ismaïlia cette école de pensée est représentée par *Clifford Culpin and Partners*, consultant britannique qui a été choisi comme agence principale de planification urbaine chargée de concevoir le Schéma Directeur de la ville. Avec El-Hekr (appelé plus tard Hay El-Salam) et Abou Atwa comme projets-pilotes, tous les quartiers spontanés de la ville (Manchiet Chouhada, El-Bahtini, El-Safa, El-Marwa, Zam-zam, El-Halous) sont améliorés progressivement de 1978 à 1991. Aujourd'hui il n'y a plus de quartier purement *spontané*, tout est *amélioré / rationalisé*.

¹ Droit à l'existence et à la vie urbaine dont l'accès aux services publics de la ville. Voir LEFEBVRE Henri (1968/1972) : **Le droit à la ville**.

Parmi tous ces quartiers *spontanés-améliorés / rationalisé*, c'est *El-Bahtini* que l'on peut voir lorsqu'on se promène le long de la façade de la ville, parce qu'il se situe devant le front de la ville, sur une autre rive du Canal d'Eau douce, en face du Quartier arabe précisément. De plus, il se trouve sur un terrain plus bas par rapport à l'ancienne partie de la ville, au bord du lac Timsah, et à une certaine distance de la rue, décalé par un terrain vacant, ce qui nous permet de le voir dans son ensemble : agglomération des maisons basses et des jardins, focalisé sur un minaret d'une mosquée, créant ainsi un joli paysage urbain dont la conservation est recommandée dans le Schéma Directeur (CROQUIS 5-15). Développé probablement, selon les sources orales, depuis la fin du XIX^{ème} siècle, à partir de plusieurs noyaux patriarcaux d'origine rurale dont le plus important est El-Bahtini, d'où vient le nom, cette agglomération d'habitations ressemble à un village paysan plutôt qu'à un quartier urbain, marqué par le mélange entre groupes d'habitations, jardins et champs. Beaucoup d'habitations restent dans leur état d'origine : maisons à cour, construites de terre et de roseaux en langage *traditionnel rural*. Mais la plus grande partie du Quartier est en train de se transformer en maisons à étages en langage *populaire en développement*. Malgré le projet d'amélioration du Gouvernement, le Quartier garde son tissu d'origine, caractérisé par des allées courbes et étroites (PHOTO 43).

En traversant le Quartier arabe et le chemin de fer, nous entrons dans un autre vieux quartier spontané, *Manchiet Chouhada*, dont le nom ancien, *Araychiet* °*Abid* ou *Araychiet Soudani*, révèle l'origine du quartier, fondé et habité premièrement au XIX^{ème} siècle par des populations d'origine d'El-Ariche, d'une part, et de la Haute Egypte (Barbarins, Nubiens, Soudanais), d'autre part. A la différence d'El-Bahtini portant un caractère campagnard, Manchiet Chouhada montre, du moins sur le plan morphologique sinon sociologique, un caractère urbain, marqué par la haute densité des habitations et l'absence de l'espace public et du champ. Sur le plan de la voirie, dont nous avons parlé précédemment, il montre un phénomène qui nous rappelle les villes ou une partie des villes traditionnelles arabes, *médina* et *qasba*, caractérisées par une hiérarchie des rues, des rues principales jusqu'aux impasses. La différence est qu'à Manchiet Chouhada il n'y a pas de centre, il n'y a pas de grande mosquée et de *souq* qui jouent un rôle du noyau autour duquel le quartier se développe. Ce qui existe est apparemment, comme dans le cas d'El-Bahtini, plusieurs noyaux patriarcaux dont

les habitations s'agrandissent jusqu'à ce qu'elles se touchent les unes aux autres et ce qu'elles finissent par remplir le Quartier tout entier. Le projet d'*upgrading* ne supprime pas le tissu original du Quartier, il aligne simplement les façades des habitations à travers le retracement et le goudronnage des rues. Sur le plan du volume architectural, Manchiet Chouhada est marqué par trois langages formels. Dans la moitié sud, notamment sud-ouest, près du chemin de fer et du Canal d'Eau douce, qui constitue la partie la plus ancienne et la plus précaire du Quartier, la plupart des habitations montrent encore leur état d'origine, des maisons basses, construites de terre ou de briques crues (de boue) en langage *traditionnel rural*. C'est là que certains éléments morphologiques nous rappellent des villes traditionnelles arabes, marquées notamment par des murs "aveugles" qui bordent des ruelles étroites ou des impasses (PHOTO 44). Dans la moitié nord, en particulier le long des rues principales, nous trouvons des *aimaras* à trois ou quatre étages en langage *populaire en développement*. A la frontière nord, enfin, les terrains sont lotis d'une manière géométrique orthogonale. Ils sont occupés, dans la partie ouest, par un siège d'*Al-Mouqawiloune Al-^cArabe* (les Entrepreneurs arabes) d'Osmane Ahmed Osmane dont le style architectural est connu : des édifices en pierres jaunes en langage *moderne-fonctionnaliste* et en style *arabisant*. Dans la partie est, ils sont occupés par des logements sociaux construits dans un langage *moderne-fonctionnaliste* sans touche artistique.

A la périphérie nord de la ville, le quartier spontané que l'on appelle depuis 1977 *Hay Al-Salam* se distingue d'El-Bahtini et de Manchiet Chouhada sur deux plans. D'une part, sur le plan historique, alors qu'El-Bahtini et Manchiet Chouhada existent depuis le XIX^{ème} siècle, Hay El-Salam ne commence à apparaître que dans les années 1930 et ne devient un phénomène massif que dans les années 1970 sous le nom d'*El-Hekr* qui signifie "le loyer" ou "les impôts" payés par les occupants d'un terrain à l'Autorité pour le droit provisoire de leur occupation. D'autre part, sur le plan d'aménagement, à la différence d'El-Bahtini et de Manchiet Chouhada dont le tissu de voirie est irrégulier et n'a rien avoir avec le plan de la ville existant, Hay El-Salam se compose des rues régulières qui prolongent le plan de la ville existante. La rationalisation de cet aménagement spontané, du moins partiellement, notamment dans la création du centre civique dans la partie nord non encore occupée par des habitations spontanées, prend même consciemment le modèle d'aménagement de l'ancienne partie de la ville.

« Le centre d'El-Hekr est conçu, ainsi le consultant britannique écrit dans son rapport, dans une reconnaissance d'Ismailia comme exemple d'une synthèse entre la forme urbaine traditionnelle arabe et l'urbanisme français du XIX^{ème} siècle avec un accent sur les places et les avenues bordées des arbres »². Inspiré de la Place Abbas de l'ancien Quartier arabe pour son animation commerciale et de la Place El-Goumhouriyya de l'ancien Quartier français pour son ambiance récréative, le centre civique de Hay El-Salam contient des espaces de récréations et plusieurs édifices publics (FIG. 16). La place centrale, d'une forme carrée bordée des rues à quatre côtés, est occupée par une mosquée entourée d'espaces ouverts. Autour de la place centrale nous trouvons un centre social, une école secondaire, un marché, un centre de sports, un centre de la jeunesse, un poste de police, une polyclinique, etc. Sur le plan du langage formel des édifices, cependant, il ne se distingue pas tellement de ses deux prédécesseurs, sauf dans la proportion. Alors qu'à El-Bahtini et à Manchiet Chouhada nous trouvons encore dans une large proportion des habitations en langage *traditionnel rural*, à Hay El-Salam ce type de construction est en voie de disparition, remplacé par les innombrables immeubles à trois ou quatre étages en langage *populaire en développement* en pleine construction (PHOTO 45). Même au centre civique, nous ne trouvons pas un paysage exceptionnel : une mosquée dans un langage *arabisant / islamisant* simple et des édifices publics en langage *moderne-fonctionnaliste* sans touche artistique (PHOTO 46). Ce fait n'est pas passé inaperçu. Une étude récente sur Hay El-Salam reconnaît les images chaotiques et le manque de cohérence de structure urbaine du quartier. La raison en est qu'on a pris une politique excessive de *laisser faire* aux populations dans le développement du projet³.

Les restes des quartiers spontanés dans la ville — *Ta'if*, *Safa*, *Marwa*, *Zam-zam* — sont moins significatifs par rapport aux trois quartiers que nous venons de décrire parce que, d'une part, leurs superficies sont très petites. Ils ne forment pas donc un véritable quartier. D'autre part, sur le plan morphologique, ils partagent le même langage formel avec les autres quartiers spontanés.

² CLIFFORD CULPIN AND PARTNERS : *Ismailia Demonstration Project. Final Report. Vol. 3. Technical.* p. 71.

³ UNITED NATIONS CENTRE FOR HUMAN SETTLEMENTS : *Hai El-Salam Project. An Upgrading and Sites-and-Services Project, Ismailia, Egypt.* Nairobi : UNCHS, 1994.

Quartiers planifiés / de nouveau développement

Nous avons vu que, dans le cadre de la reconstruction et du développement de la ville d'Ismaïlia après la guerre de 1973, plusieurs quartiers planifiés ont été construits autour de l'ancienne partie de la ville. Mais contrairement aux quartiers spontanés qui forment une extension continue de l'ancienne ville, les nouveaux quartiers planifiés se distinguent de l'ancienne ville sur deux points. D'une part, sur le plan de la localisation, ils forment des agglomérations isolées et éparpillées en dehors de la ville. D'autre part, sur le plan de l'aménagement, alors que les quartiers spontanés-rationalisés et l'ancienne ville héritée de planification française du XIX^{ème} siècle forment un *modèle d'aménagement à îlot*, les nouveaux quartiers planifiés, conçus par des architectes et des urbanistes égyptiens d'aujourd'hui, forment un *modèle d'aménagement fonctionnaliste*. Pourquoi ce paradoxe ? Est-ce pour des raisons simples, pour anticiper l'extension de la ville et créer des nouveaux centres urbains ? Ou y a-t-il des raisons plus profondes ? Veut-il dire, par exemple, que les gens du peuple, créateur des quartiers spontanés, sont plus "réalistes", acceptant et continuant la structure existante créée par les étrangers (Français et Anglais), tandis que les architectes-urbanistes égyptiens aujourd'hui, imprégnés par le nationalisme et autres valeurs (religieuses peut-être), sont plus "utopistes", voulant créer une structure nouvelle ? Nous n'allons pas répondre à ces questions maintenant. Regardons plutôt comment ces nouveaux quartiers se présentent dans leur langage architectural.

Au nord-ouest de la ville, au milieu du désert, nous trouvons *Al-Markaz Al-Islamiy Al-^cAlamiy Al-Ta^climiy* (le Centre d'Education Islamique Internationale). Construit de 1982 à 1989 avec le financement du Gouvernement du Koweït, il forme une sorte d'internat d'élèves, garçons et filles, venant du monde entier pour faire des études préuniversitaires avec enseignement supplémentaire de l'islam, de la langue arabe et de la culture islamique, modèle d'éducation religieuse qui n'est pas sans nous rappeler les *médersas* dans les villes arabes classiques, les *ashrams* chez les Hindous, les *pesantrens* chez les musulmans javanais, mais aussi les couvents coptes dans le désert égyptien. Destiné apparemment pour réaliser un système d'éducation intégrale (à la fois scientifique, sociale, culturelle et religieuse), le Centre se munit de toutes les facilités nécessaires à la vie

communautaire : une mosquée, des écoles, des foyers d'élèves, des appartements d'enseignants, des salles à manger, un terrain de sports, un centre commercial, etc. Malgré son appellation "islamique", la composition architecturale n'a aucune différence avec celle du centre d'éducation "non islamique". Quant à son langage formel, les édifices portent un style *néo-éclectique* qui nous rappelle les grands-ensembles *modernes-fonctionnalistes* dont les façades sont décorées des éléments *arabisants* (PHOTO 47). Fait intéressant, le Centre dont le périmètre forme un rectangulaire parfait est entouré de murs d'enceinte, hauts et épais, sur lesquels, à un certain intervalle, est posé un poste de gardien, ce qui nous rappelle la prison ou le camp militaire. Nous ignorons cependant comment les habitants du Centre vivent, car au moment où nous l'avons visité, en 1993, la construction n'était toujours pas terminée et le Centre n'avait pas encore fonctionné.

Au nord-est de l'ancienne partie de la ville, la cité *Cheikh Zayyed* est moins isolée de la ville, si l'on compare avec le Centre que nous venons de décrire, pour deux raisons. D'une part, il est proche et relié à l'ancienne ville par des routes bien goudronnées et des transports publics. D'autre part, il n'est pas entouré d'une clôture quelconque. Construit par *El-Mouqawiloune El-Arabe* dans le cadre de la reconstruction des villes du Canal en 1975, d'un même modèle d'aménagement et d'architecture de ceux de Port-Saïd et de Suez, il forme un *modèle fonctionnaliste* avec les sous-modèles "libre" dans l'Unité *c*, "aligné-centré" dans l'Unité *b* et "libre-centré" dans quelques parts de l'Unité *a* (PLAN 24). Il possède plusieurs centres communautaires tels que mosquées, écoles, agence du gouvernement, *club* de récréation, etc., mais il ne peut pas former une cité autonome, car certaines qualités essentielles de la vie urbaine lui manquent, telles que la centralité (il a plusieurs centres), la densité (les immeubles sont dispersés) et la concentration des activités commerciales et culturelles. Il lui reste donc à fonctionner strictement comme quartier résidentiel dont la vie urbaine dépend de l'ancienne ville. Quant au langage formel, les immeubles sont construits en deux groupes : l'un, dans l'Unité *c*, est en pierres jaunes en langage *moderne-fonctionnaliste* avec un peu de style *arabisant* (PHOTO 48) ; l'autre, dans l'Unité *b*, est en béton armé et briques plâtrées en langage *moderne-fonctionnaliste* sans référence esthétique particulière (PHOTO 49).

A l'est du Quartier Cheikh Zayyed nous trouvons le campus provisoire de l'*Université du Canal de Suez* (le campus permanent se situe au nord de la ville,

au-dessus de Hay El-Salam), aménagé dans un *modèle fonctionnaliste* et se munit des édifices en langage *moderne-fonctionnaliste* sans touche artistique. Écarté des frontières de la ville et entouré des murs d'enceinte, il nous rappelle, comme dans le cas du Centre d'Éducation Islamique Internationale mentionné plus haut, la prison ou le camp militaire. Au sud-est du campus, au bord du Canal de Suez, se construit un quartier résidentiel qui, en 1993, n'est pas encore indiqué dans le plan global de la ville. Aménagé selon un plan géométrique-orthogonal, il constitue un projet de *sites-and-services* du Gouvernement pour des populations de revenu élevé, lotissement où les propriétaires construisent librement des édifices à l'intérieur de leurs parcelles. C'est là que nous trouvons la nouvelle architecture savante égyptienne : des habitations individuelles, des villas et des immeubles familiaux conçus par des jeunes architectes et ingénieurs égyptiens dans un langage *moderne-fonctionnaliste* et *néo-éclectique* avec quelques éléments décoratifs de styles *arabisant* et *européen / occidental / industriel*.

En continuant notre tour selon les aiguilles de l'horloge, nous trouverons les quartiers planifiés suivants au sud de l'ancienne ville, au bord ouest du lac Timsah. Implantés pour attirer notamment les populations de la classe moyenne de diverses parties de l'Égypte, ils font partie, côte-à-côte avec les autres établissements touristiques côtiers, du développement de la Zone de Tourisme décrite dans une partie précédente. Ainsi nous trouvons, du sud au nord, *Madinat Al-Gandoul*, habitation saisonnière ou vacancière ; *Markaz Al-Charq Al-Awsat*, centre de formation hôtelière et *Madinat Al-Naurase*, complexe d'habitation haut de gamme. Parmi ces trois établissements, seul *Madinat Al-Naurase* constitue un véritable quartier résidentiel permanent. Appelé aussi *Madinat Al-Islamiyya* et conçu par le *Markaz Al-Dirasat Al-Takhtitiyya wa Al-Mi^cmariyya* (Centre d'Études de Planification et d'Architecture), dont le fondateur-directeur est M. Abdelbaki Ibrahim, docteur-architecte-écrivain-publiciste, promoteur de l'architecture et de l'urbanisme arabe-islamique à l'époque du "réveil de l'islam", le quartier a les caractéristiques suivantes (PLAN 25) :

— Le quartier est aménagé selon un *modèle fonctionnaliste* dont les édifices se regroupent en plusieurs ensembles arrangés d'une façon souple et entourés d'espaces à ciel ouvert qui forment des sentiers courbes, des cours, des places et des jardins.

— Selon leur fonction, il y a une séparation nette entre les édifices publics et les habitations, ainsi que leurs placements. Les premiers, groupés et placés au milieu du quartier, forment un centre communautaire, zone publique qui comprend une mosquée, un siège administratif, un centre commercial, une clinique, un bureau de police, un poste de sapeurs-pompiers, un jardin d'enfants, un théâtre à ciel ouvert et un centre de restaurations. Les seconds, groupés en plusieurs ensembles d'habitation, forment une zone d'habitation composée des espaces semi-publics (sentiers, jardins), sémi-privés (cours centrales) et privés (habitations).

— Au niveau de l'habitation, il y a aussi une séparation nette entre les différents types d'habitation. Plusieurs unités d'habitation d'un même type forment un ensemble. Plusieurs ensembles forment une sous-zone d'habitations. Il n'y a pas de sous-zone d'habitations mixte, comme il n'y a pas d'ensemble d'habitations mixte. Selon leurs superficies, il y a quatre types d'habitation, ce qui forment à son tour quatre sous-zones d'habitations dont l'ordre, selon la proximité à la plage, est le suivant : les ensembles de cabines, les ensembles de chalets, les ensembles de villas et les ensembles d'immeubles d'appartement. Chaque ensemble d'habitations s'organise selon une double orientation spatiale. D'une part, il s'oriente vers une cour centrale. D'autre part, la cour centrale est ouverte vers la plage.

— Par rapport à ses voisins, enfin, *Madinat Al-Naurase* qui forme un périmètre à peu près rectangulaire est protégée sur trois côtés par des clôtures et des postes de gardiens. Seul le quatrième côté, au bord du lac, est ouvert, mais son accès est aussi contrôlé.

Ainsi, une fois de plus, nous assistons à un phénomène de cloisonnement de l'habitat, ce qui n'est pas sans nous rappeler la ségrégation socio-spatiale de la ville à l'époque coloniale, mais aussi la *médina* entourée des murs d'enceinte à l'intérieur de laquelle se cloisonnent les différents quartiers avec chacun son portail.

Quant à son langage formel, *Madinat Al-Naurase* constitue un exemple, selon son propre architecte, une architecture "arabe-islamique" qui se manifeste, non seulement dans le décor ou dans un édifice sacré, mais dans l'ensemble du quartier, dans l'aménagement spatial et dans la composition architecturale, dans la structure et dans le décor. A travers les compositions des cubes, les créations des cours centrales, les toits-terrasses, les murs blancs sans balcon, les portes et

portails en arc, les ouvertures couvertes de moucharabeyya, qui nous rappellent à la fois les habitations blanches méditerranéennes et les ensembles de tours yéménites, l'architecture de *Madinat Al-Naurase* représente un exemple remarquable du style *néo-arabisant / néo-islamisant*.

TABLE DES MATIERES

(reprise de la table inscrite dans le volume III)

TABLE DES MATIERES

VOLUME I

pages	SUJET
	TITRE (VOLUME I)
1	DEDICACE
2-3	SOMMAIRE
4-5	RESUME
6	REMERCIEMENTS
7	AVANT PROPOS
8-10	NOTES PREALABLES
8	1. Orthographe
8	a. Citations
8-9	b. Transcription arabe-française
9	2. Système de division
9-10	a. Division d'ordre conceptuel / intellectuel
10	b. Division d'ordre pratique / technique
11-99	A. INTRODUCTION
11-61	I. PROBLEME
12-39	1. Point de vue : regard d'un Javanais sur le Monde arabe
13-16	a. Curiosité à l'égard du Monde arabe
17-20	b. Souci à l'égard de l'islam et de la modernisation
21-39	c. Islam, culture locale et modernité en Indonésie
22-28	1). Visions "formaliste" et "substantialiste" de l'islam
28-30	2). Vision "synchrétique" de la religion
30-39	3). "Eclectisme" religieux chez des Javanais
40-61	2. Problématique : "islam"- "islamique", exemple d'Ismailia vu de Java
41-45	a. Islam, culture locale et modernité en architecture. Questions de Java posées aux pays arabes

45-49	b. Eléments de l'Histoire architecturale et sociale de la ville d'Ismaïlia
50-61	c. Ismaïlia dans l'Histoire globale de l'islam
51-54	1). Paradoxe "islam"- "islamique"
54-58	2). La place et le sens d'Ismaïlia
58-61	3). Etudes précédentes et en cours sur Ismaïlia

62-96**II. METHODE**

62-78	1. Approche de recherches
62	a. Notions et questions de base
62-63	1). Islam et modernisation
63	2). Islam et islamique
63-64	3). Arabe et Européen
64	4). Architecture et société
64	5). Forme et sens
65-69	b. Domaines de recherches
65-68	1). Habitat : architecture, ville, logement
68-69	2). Histoire
69-78	c. Sources
69-71	1). Sources de corpus
69-70	a). Sources architecturales
70-71	b). Sources orales
71	c). Sources documentaires
71-74	2). Sources de contextes
71-72	a). Rapport Occident-Orient
72	b). Pensées en Occident et en Orient
73-74	c). Ville et architecture en Occident et en Orient
74-78	3). Sources d'idées
74-78	a). Islam et identité dite "islamique" face à la modernité
75	b). Expression artistique du monde dit "arabo-islamique"
75-77	c). Habitat en tant que problème culturel
77-78	d). Habitat dans les pays en voie de modernisation
79-96	2. Recherches
79-88	a. Recherches sur le terrain
79-86	1). Enquête architecturale
80-81	a). Modèles d'aménagement de la ville
81-83	b). Langages formels des bâtiments
83-86	c). Distributions intérieures des habitations
86-88	2). Enquête orale
88-96	b. Recherches sur la documentation
88-89	1). Les centres de documentation
89-91	2). Gouvernorat d'Ismaïlia
91-94	3). Autorité du Canal de Suez

94-96	4). Archives de la Compagnie financière de Suez
97-99	III. STRUCTURE
97-98	1. Approche de l'étude
97-98	a. Découpages historiques
98	b. Décomposition "ville" — "habitations"
98	c. Démonstration des facteurs déterminants : externes (contextes) et internes (corpus)
99	2. Présentation de l'étude
99	a. Système de division
99	b. Résumé
100-171	B. EXPLORATION PRELIMINAIRE
101-109	IV. CONTEXTES GENERAUX
101-107	1. Contextes historiques
102-103	a. Histoire des relations internationales
103-104	b. Histoire des idées (sociales)
104-105	c. Histoire de l'urbanisme
106-107	d. Histoire de l'architecture
107-109	2. Contextes géographiques
107-108	a. Village égyptien
108-109	b. Ville arabe
110-165	V. EVOLUTION DE LA VILLE
110-120	1. Evolution géographique et administrative
110-117	a. Evolution géographique
117-120	b. Evolution administrative
121-140	2. Evolution démographique
121-128	a. Périodes de croissance
129-132	b. Evolution démographique selon la nationalité
132-136	c. Evolution démographique selon le métier
136-137	d. Evolution démographique selon la confession
138-140	e. Evolution démographique selon l'instruction

141-165	3. Evolution planographique
143-147	a. Installation (1862-1869)
147-149	b. Croissance lente (1869-1914)
149-155	c. Extension (1914-1956)
156-157	d. Densification et croissance spontanée (1956-1975)
157-165	e. Rationalisation et développement dirigé (1975-1993)
166-171	VI. REMARQUES
166-169	1. Périodisation
166-168	a. Formation (1862-1956)
168	b. Appropriation (1956-1975)
168-169	c. Développement (1975-1993)
169	2. Marques de la rencontre euro-arabe
169-171	3. Recherches à poursuivre
page du dos	TABLE DES MATIERES RESUME ABREGE

VOLUME II

pages	SUJET
	TITRE (VOLUME II) SOMMAIRE
172-644	C. VILLE ET SOCIETE
172-439	VII. FORMATION (1862-1956)
173-212	1. Ville et société en Occident et en Orient
173-180	a. Expansion de l'Occident et ouverture de l'Orient

175-177	1). Expédition d'Égypte
177-180	2). Canal de Suez
181-212	b. Problèmes, pensées et pratiques de la ville
181-204	1). En Occident
182-185	a). Problèmes
185-198	b). Pensées
189-191	Pensées humanistes / utopiques
191-196	Pensées techniques / pratiques
194	Objet technique et aménagement spatial
194	Composition urbaine
194	Découpage socio-économique
194	Tendance fonctionnaliste et géométrie
195	Places publiques et centre-ville
196-198	Pensées architecturales
199-204	c). Pratiques
199-201	Rénovations urbaines en Europe
201-204	Villes nouvelles dans l'expansion européenne
205-212	2). En Orient
208-209	a). Problèmes
209-211	b). Pensées
211-212	c). Pratiques
213-306	2. Réalisation du Canal et fondation d'Ismaïlia
213-293	a. Réalisation du Canal de Suez
213-233	1). Acteurs et leurs idées
213-218	a). Précurseurs de Ferdinand de Lesseps
214-215	Souverains et philosophes avant l'Expédition d'Égypte
214-215	Leibnitz
215-218	Bonaparte, savants de l'Expédition d'Égypte et leurs successeurs
216-217	Saint-Simoniens
217-218	Linant de Bellefonds
218-233	b). Ferdinand de Lesseps et ses associés
218-221	Ferdinand de Lesseps et sa famille
222-223	Souverains
223	Diplomates
224	Scientifiques
224-228	Techniciens
224-225	Pionniers
225-226	Conseillers internationaux
226-228	Opérateurs : ingénieurs, médecins, administrateurs
228-229	Entrepreneurs
229-232	Hommes de lettres
232	Hommes de religion
233	Ouvriers
234-242	2). Constitutions géographiques
235-237	a). L'Exode et l'Isthme de Suez
238-242	b). Toponymie pharaonique, biblique et arabe
238-239	Avaris, Sane, Tsane, Tannis, Suez, Gessen, Bahr El-Moes
239-240	Kantara et lac Timsah

240	Sérapeum
240-241	Cheikh Ennedeh et Baal Typhon
241-242	Gebel Mariam
243-258	3). Travaux de l'isthme de Suez
243-246	a). Etapes des travaux
243	Travaux préliminaires (1854-1859)
243	Etudes du terrain
243	Création de l'avant-projet
244	Examen de l'avant projet
244	Ratification du plan définitif
244-245	Préparation des travaux
245-246	Travaux de percement (1859-1869)
245	Première période (1859-1862)
245	Seconde période (1863-1865)
245	Troisième période (1865-1867)
245-246	Quatrième période (1868-1869)
246-247	b). Avant-projet du Canal de Suez
248-251	c). Organisation des travaux
251-258	d). Marche des travaux (1859-1862)
259-293	4). Fondation des villes de l'isthme
259-267	a). Facteurs déterminants
259-262	Populations fixes de l'isthme
262-264	Matériaux et techniques de construction
264-267	Esprit de l'époque
264-265	Ingénieurs et médecins en première ligne
265-266	Eclectisme dans la philosophie comme dans l'art
266-267	Humanisme et réalisme industriel
268-293	b). Fondation, développement, caractéristiques (1859-1862)
268-270	Raisons d'être et noms des villes
270-272	Processus : choix du site, implantation du plan, construction des bâtiments
272-274	Planificateurs, planification et plans d'aménagement
274-276	Structure socio-spatiale
276-281	Construction : type, matériaux, langage architectural
282-293	Atmosphère et conditions de vie socio- culturelle
282-283	Villes animées de mouvements et d'espérances
283-287	Villes de santé et de salubrité
287-291	Villes cosmopolites, conviviales et religieuses
291-293	El-Guisr : ville de culture
294-306	b). Fondation et plan de la ville de Timsah
294-300	1). Idée : du port à la ville (1854-1859)
300-306	2). Réalisation (1859-1862)
307-439	3. Evolution de la ville
307-314	a. Cadre juridique, territorial et administratif
307-312	1). Régime des terrains de la Compagnie en Egypte
307-308	a). Conventions 1854 et 1856
308-309	b). Convention 1866

309-311	c). Convention 1886
311	d). Convention 1936
312	e). Remarque générale
312	Lotissements
312	Terrains non lotis
312-314	2). Domaine Commun
312-313	a). Etablissement et fonctionnement
314	b). Terrains remis au Domaine Commun par Conventions 1869, 1884, 1886 et 1936
314	Répartition des recettes
314	Répartition des dépenses
314	Terrains non lotis
315-439	b. Etapes de l'évolution
315-362	1). Installation (1862-1869)
317-319	a). Structure socio-spatiale
319-327	b). Constructions : types, emplacements, physionomies
322-326	Constructions européennes
322-323	Chalet du Président
323-324	Direction générale des Travaux
324	Gouvernorat
324-325	Palais du Khédive
325	Eglise catholique
325-326	Habitations des employés
326-327	Constructions arabes
328-362	c). Caractère / Personnalité / Caractéristiques : atmosphère et vie socio-culturelle
328-331	Ville animée de mouvements et d'espérances
331-337	Ville de santé et de salubrité
338-346	Ville cosmopolite, conviviale et religieuse
347-352	Ville commémorative et de souvenirs
353-362	Ville verdoyante, charmante, de plaisance et de fêtes
363-395	2). Croissance lente (1869-1914)
363-376	a). Régression (1869-1882)
367-371	La tristesse des années 1870
371-372	Un peu de gaieté vers la fin des années 1870
372-376	L'agression anglaise de 1882
377-395	b). Démarrage (1882-1914)
380	Préliminaire de l'extension
381-384	Modernisation de la ville : installation des équipements publics
384-385	Reconquête de la salubrité
386	Construction, rénovation, embellissement
387-395	Emergence d'une identité ismaïlienne
396-439	3). Extension (1914-1956)
401-421	a). Ascension (1914-1936)

407-416	Perfectionnement de la ville : du quantitatif-économique au qualitatif- culturel
416-421	Emancipation des Egyptiens
422-439	b). Achèvement (1936-1956)
422-427	Prospérité illusoire
427-439	Retour au réel

440-498**VIII. APPROPRIATION (1956-1975)**

443-467	1. Ville et société dans les pays "en voie de modernisation" et en Egypte
444-447	a. De la "colonisation" à la "révolution nationale"
447-454	b. Urbanisme post-colonial
447-448	1). Opérations fragmentaires
448-449	2). Appropriation symbolique
449-451	3). Prédominance du langage moderne- fonctionnaliste
451-454	4). Politique interventionniste de logement
455-467	c. Urbanisme en Egypte
457-458	1). Opérations fragmentaires
458-460	2). Appropriation symbolique
460-463	3). Prédominance du langage moderne- fonctionnaliste
463-467	4). Politique interventionniste de logement
468-498	2. Ismaïlia
469-485	a. Nationalisation et égyptianisation
470-481	1). Nationalisation et ses conséquences
470-476	a). Nationalisation vue d'Ismaïlia
476-481	b). Conséquences de la nationalisation
481-485	2). Politique nassérienne de développement
486-498	b. Evolution de la ville
486-489	1). Evolution socio-économique
489-498	2). Evolution morphologique
489-492	a). Pratiques populaires
489-490	Densification des quartiers existants
490-492	Croissance des habitations spontanées
492	Construction des nouveaux imara
492-498	b). Interventions publiques
493	Opérations fragmentaires
493-497	Appropriation symbolique
497	Prédominance du langage moderne- fonctionnaliste
498	Politique interventionniste de logement

499-644**IX. DEVELOPPEMENT (1975-1993)**

500-562	1. Ville et société dans les pays "en voie de modernisation" et en Egypte
500-506	a. De la "révolution nationale" à la "globalisation"
507-537	b. Urbanisme dans les pays "en voie de modernisation"
511-521	1). Courant principal : l'approche politico-économique de l'habitat
511-517	a). La Banque mondiale
517-521	b). John F.C. Turner
522-537	2). Courant particulier : l'approche socio-culturelle de l'architecture
525-528	a). Hassan Fathy
529-534	b). <i>Aga Khan Award for Architecture</i>
534-537	c). Courant "arabo-islamiste"
538-562	c. Urbanisme en Egypte
538-545	1). Infitah : solution ou problème ?
545-549	2). Problèmes urbains nationaux
550-562	3). Développement urbain et régional
550-552	a). Planificateurs et leurs propositions
552-562	b). <i>Suez Canal Regional Plan (S.C.R.P.)</i>
552-553	Généralité du Plan
553-556	Les "tâches" des villes du Canal
555	Port-Saïd
555-556	Ismâïlia
556	Suez
556-558	Relation avec le reste de l'Egypte
558-562	Logement
560	Logements de haut de gamme
561	<i>Upgrading slum areas</i>
561	<i>Sites and services</i>
561-562	<i>Core housing</i>
563-644	2. Ismaïlia
563-584	a. Schéma Directeur
565-568	1). Généralité du Schéma
566	a). Cheminement de planification
566-568	b). Urbanisme "réaliste"
567	Le Schéma n'est pas un <i>blueprint</i>
567	Réalités existantes comme base de départ
567-568	Conservation de l'architecture et de l'environnement
568	c). Innovation pour l'Egypte
568	Méthode participative
568	Amélioration de l'habitat
569-574	2). Faits urbains 1975
569-571	a). Données géographiques
571-574	b). Données démographiques
575	3). Propositions
575	a). Développement, emploi et population
575	Agriculture
575	Service
575	Industrie

576	Tourisme
576	Université du Canal de Suez
576	b). Axes de l'expansion
576-580	c). Structure de la ville
577	Zone urbaine générale
577	Zones centrales
578	Industries
578-579	Université
579	Récréation et tourisme
579-580	Zones à déplacer
580	d). Logement
581-584	e). Caractère de la ville
581-583	Conservation architecturale
583-584	Aménagement paysager
585-606	b. Transformations urbaines
585-595	1). Reconstruction et développement
585-588	a). Reconstruction avant le Schéma :
	Quartier Cheikh Zayyed
588-590	b). Implémentation du Schéma
591-595	c). Nouvelle carte de la ville
591-593	Structure administrative territoriale
594	Spécificité générale
595-605	2). Evolution démographique
596-602	a). Tendances socio-culturelles
596-597	Egyptianisation
597-598	Hétérogénéisation
598-601	Modernisation / Occidentalisation /
	Industrialisation
	Islamisation
601-602	b). Distribution spatiale des populations
602-605	c. Caractéristiques de la ville 1991-1993
606-644	1). Structure fonctionnelle
606-610	a). Zone urbaine générale
607-608	b). Zones centrales
607	c). Industries
607	d). Université
607	e). Tourisme
608	f). Agriculture
608	g). Zones militaires
608-609	2). Modèles d'aménagement
609	a). Aménagement planifié
609	Modèle à îlot
609	Modèle fonctionnaliste
609	b). Aménagement spontané
609	Spontané-aligné
609	Spontané-libre
610	Spontané-amélioré / rationalisé
611-624	3). Morphologie architecturale de la ville
612-624	a). Composantes
614-620	Héritage de l'époque de la Compagnie
615-617	L'éclectique et ses variantes
617-618	Le colonial et ses variantes
618	Le traditionnel rural
618-619	Le traditionnel urbain

619	Le classique arabe-islamique
619	Le typique du Canal
620	Le moderne-fonctionnaliste
620	L'arabisant / islamisant
620-621	Héritage de l'époque de Nasser
621	Le moderne-fonctionnaliste
621	L'arabisant / islamisant
621	Le traditionnel rural
621-624	Depuis l'infatih
622	Le moderne-fonctionnaliste
622	L'arabisant / islamisant
622-623	Le néo-arabisant / néo-islamisant
623	Le traditionnel rural
623	Le populaire en développement
624	Le néo-éclectique
625-644	b). Composition
625-635	Partie ancienne
625-631	Quartier européen
631-632	Quartier arabe
633-635	Araychiet Masr
636-644	Partie nouvelle
636-639	Quartiers spontanés-améliorés / rationalisés
640-644	Quartiers planifiés / de nouveau développement
page du dos	TABLE DES MATIERES RESUME ABREGE

VOLUME III

pages	SUJET
	TITRE (VOLUME III) SOMMAIRE
645-769	D. HABITATIONS ET HABITANTS
645-681	X. EVOLUTION DES TYPES DE POPULATIONS ET D'HABITATIONS (1862-1993)

646-665	1. Formation (1862-1956)
646-652	a. Installation (1862-1869)
646-647	a). Types de populations
647-652	b). Types d'habitations
647-649	Habitations de la Compagnie
650-651	Habitations des Grecs
651-652	Habitations des Arabes
653-656	b. Croissance lente (1869-1914)
653	1). Régression (1869-1882)
653-656	2). Démarrage (1882-1914)
654	a). Types de populations
655-656	b). Types d'habitations
655	Habitations de la Compagnie
656	Habitations des Grecs et des Arabes
657-665	c. Extension (1914-1956)
657-662	1). Ascension (1914-1936)
658-659	a). Types de populations
659-662	b). Types d'habitations
659-660	Habitations de la Compagnie
660-661	Habitations des Particuliers européens
661-662	Habitations des Arabes
662-665	2). Achèvement (1936-1956)
662-663	a). Types de populations
663-665	b). Types d'habitations
664	Habitations de la Compagnie
664-665	Habitations des Anglais
665	Habitations des Grecs et des Italiens
665	Habitations des Egyptiens
666-670	2. Appropriation (1956-1975)
666-670	d. Densification et croissance spontanée
666-667	a). Types de populations
667-670	b). Types d'habitations
667-668	Héritage de l'époque de la Compagnie
668-669	Constructions de l'époque nasserienne
669-670	Résumé
671-681	3. Développement (1975-1993)
671-681	e. Rationalisation et développement dirigé
673	a). Types de populations
674-681	b). Types d'habitations
674-675	Héritage de l'époque nasserienne
675-678	Construction de l'époque de Sadate- Moubarak
678-681	Résumé
679-680	Maisons individuelles
680	Aimaras
680-681	Rabaas
681	Logements publics
681	Logements-types des sociétés immobilières

682-702**XI. TENDANCES ACTUELLES DES HABITATIONS****683-691**

684-685

684

685

685

685-688

685-686

686-688

688

689-691

689

689-690

690

690

690-691

692-697

698-702

698-699

700-701

701-702

703-769**XII. ORIGINES ET TRANSFORMATIONS DES PLANS**

704-732

705-714

707-713

713-714

715-723

716-723

724-732

726-730

1. Approche politico-économique du logement**a. Demande de logements**

1). Maisons individuelles

2). Chambres et appartements à bas prix

3). Aïmaras

b. Contraintes et chances de construction au début de l'infatih

1). Sites

2). Technologies

3). Finances

c. Politique de logement

1). Provision de la terre sous le bail convenable

2). Provision de l'infrastructure publique

3). Amélioration de la fourniture et de la distribution des matériaux de construction

4). Création des systèmes de crédit ouverts à tous les ménages

5). Simplification des standards et de la formalité de construction

2. Approche socioculturelle de l'architecture**3. Tendances de développement des types d'habitations****a. Habitations tendant à proliférer****b. Habitations tendant à disparaître****c. Habitations tendant à persister****1. Habitations tendant à disparaître et leurs habitants****a. Le traditionnel rural**

Exemple 1 : Habitation de la famille El-Kachif

Exemple 2 : Première habitation de la famille Abou Regal

b. Le traditionnel urbain

Exemple : Première habitation de la famille Mekkawi

c. Le typique du Canal

Exemple 1 : Deuxième habitation de la famille Mekkawi

730-732	Exemple 2 : Troisième habitation de la famille Mekkawi
733-746	2. Habitations tendant à persister et leurs habitants
733-746	d. Le colonial tropical
743-746	Exemple : Habitation de la famille Ali Said Kilani
747-769	3. Habitations tendant à proliférer et leurs habitants
747-753	e. Le populaire en développement
750-751	Exemple 1 : Quatrième habitation de la famille Mekkawi
751-753	Exemple 2 : Deuxième habitation de la famille Abou Regal
754-766	f. Le néo-arabisant / néo-islamisant
754-762	Exemple 1 : Abdelbaki Ibrahim et la Cité Naurase
762-766	Exemple 2 : Abdel Aal Mouhammad Abdoune et les nouvelles villas
767-769	g. Le moderne fonctionnaliste
770-795	E. CONCLUSION
773-787	XIII. RENCONTRE EURO-ARABE DANS L'HABITAT
773-785	1. Pluralité de l'habitat
774-777	a. Importation continue des modèles occidentaux
774-776	1). Conservation des modèles déjà implantés
776-777	2). Application des nouveaux modèles
777-778	b. Transformation continue de l'habitat d'origine arabe
778-779	c. Atavisme "arabe et islamique" fragmentaire
779-782	d. Islamisation symbolique de l'espace
782-783	e. Originalité "euro-arabe" passagère
783-785	f. Marginalité de l'arabisme et de l'islamisme
785-787	2. Spécificité arabe et islamique ?
787-792	XIV. AU-DELA DE L'HABITAT
789-790	1. Réponse populaire : sécularisation inconsciente

790-792	2. Réponse savante : islamisation formaliste
792-795	XV. AU-DELA DE LA PROBLEMATIQUE
796-805	SOURCES INEDITES
806-850	BIBLIOGRAPHIE
851	TABLE DES ANNEXES
852	TABLE DES DIAGRAMMES
853	TABLE DES SCHEMAS
854-855	TABLE DES TABLEAUX
856	TABLE DES CARTES
857-859	TABLE DES PLANS DE LA VILLE
860	TABLE DES PLANS INTERIEURS
861	TABLE DES FIGURES
862-865	TABLE DES PHOTOS
866-880	TABLE DES MATIERES
page du dos	RESUME ABREGE

VOLUME IV

pages	SUJET
	TITRE (VOLUME IV) SOMMAIRE
881-888	SCHEMAS
889-896	CARTES
897-936	PLANS DE LA VILLE
937-960	PLANS INTERIEURS
961-970	FIGURES
971-985	PHOTOS
986-1020	ANNEXES
	TABLES DES TRAVAUX GRAPHIQUES ET DES MATIERES
page du dos	RESUME ABREGE

RESUME ABREGE

Cette étude pose, comme problématique, la modernisation qui, à travers ses aspects les plus superficiels (la technologie et le libéralisme), secoue le Monde musulman, notamment depuis les trois dernières décennies. Toutes les sociétés musulmanes, du Maroc à l'Indonésie, sont confrontées au problème de la conciliation entre la "permanence" enseignée par l'islam et les "changements" imposés par la modernisation, ce qui suscite des conflits, au nom de l'islam, entre les différentes factions de la société musulmane. Sans intervenir dans ces conflits, mais pouvant probablement contribuer à une meilleure compréhension du problème, ce travail se propose d'étudier le phénomène (de modernisation du Monde musulman) dans un domaine qui échappe jusqu'ici à la conscience de la société musulmane : l'habitat (au sens large, englobant toutes les créations de l'homme, qui partent de son besoin fondamental, l'habiter, et qui se manifestent à plusieurs échelles, de la maison à la ville). Le cas étudié est la ville d'Ismailia, fondée en 1862 et gérée par la Compagnie du Canal de Suez jusqu'à la nationalisation de celle-ci en 1956, appropriée et gérée par la suite par le Gouvernement égyptien jusqu'à nos jours. Comment les Egyptiens (sous-entendu : orientaux, arabes, musulmans, traditionnels / médiévaux) s'approprient et développent l'habitat conçu et formé par les Français (sous-entendu : occidentaux, européens, chrétiens, modernes), voilà la question.

ABSTRACT

This study puts forward, as problematics, the modernisation which, through its most superficial aspects (technology and liberalism), has shaken the Muslim World, especially for the last three decades. All muslim societies, from Morocco to Indonesia, are confronted with the problem of conciliation between the "permanence" taught by Islam and "changes" imposed by modernisation, arousing conflicts, in the name of Islam, among the different factions of muslim society. Without intervening in those conflicts, but being probably able to contribute to a better understanding of the problem, this work aims at studying the phenomenon (of the modernisation of the Muslim World) in a field which has escaped up to now the awareness of muslim society : habitat (in the larger sense, encompassing all the human creations, which start from his fundamental need, to inhabit, and which appear in various scales, from the house to the city). The studied case is the city of Ismailia, founded in 1862 and managed by the Suez Canal Company until it was nationalised in 1956, appropriated and managed afterward by the Egyptian Government up to the present day. How do the Egyptians (understood as : Orientals, Arabs, Muslims, Traditionals / Medievals) appropriate and develop the habitat conceived and formed by the French (understood as : Occidentals, Europeans, Christians, Moderns), that is the question.

MOTS-CLES

Titre : DE LA CREATION FRANCAISE AU DEVELOPPEMENT EGYPTIEN. Transformations architecturales et sociales dans une ville du Monde musulman. Le cas d'Ismailia, Egypte (1862-1993).

Auteur : KHUDORI Darwis

Domaines :

- Histoire / Islamologie / Architecture / Urbanisme

Problématiques :

- Transformations architecturales et sociales

- Islam et Modernité / Modernisation du Monde musulman

- Monde arabe vu de Java / Indonésie

Objet :

- Afrique / Egypte / Monde arabe / Monde musulman / Proche-orient

- Ismailia / Villes du Canal de Suez

- XIXème et XXème siècles

- Architecture / Habitat / Logement / Ville / Urbanisme