

# LA LETTRE DE L'OBSERVATOIRE URBAIN DU CAIRE CONTEMPORAIN

Octobre 2002

Nouvelle série n°3

## SOMMAIRE

(LIENS HYPERTEXTE)

### RECHERCHES EN COURS

- Actualité d'une croissance métropolitaine qui ne fléchit pas
- Les migrations égypto-françaises
- Des agriculteurs dans la ville

### PROGRAMMES DE RECHERCHE

- Le Caire – Istanbul – Téhéran
- L'impact du réseau de métro du Caire

### CONFÉRENCES ET COLLOQUES

- Atelier de l'IRD
- Architecture et patrimoine

### DOSSIER « ENVIRONNEMENT »

- « People and pollution » : compte rendu critique
- Liens internet

### CHRONOLOGIE THEMATIQUE

- Premier trimestre 2002



Croquis d'après photo : station Rûd el farag. (A.C Ely)

#### LA LETTRE DE L'OUCC EST UNE PUBLICATION DU CEDEJ

Cedej, 2 sikkat al-Fadl, Qasr al-Nil, Le Caire  
Tél. : (202) 392 87 11/16/39 – Fax : (202) 39287 91  
Cedej-Lettre de l'Oucc- a.b.s de l'Ambassade de France en RAE  
128 bis rue de l'université-75351 Paris 07 SP

#### Directeur de publication

Bernard Botiveau

#### Responsable des publications

Jean-Noël Ferrié

#### Responsable scientifique de la « Lettre »

Eric Denis

#### Secrétaire de rédaction

Philippe Tastevin

Email

Lettre Oucc



## RECHERCHES EN COURS

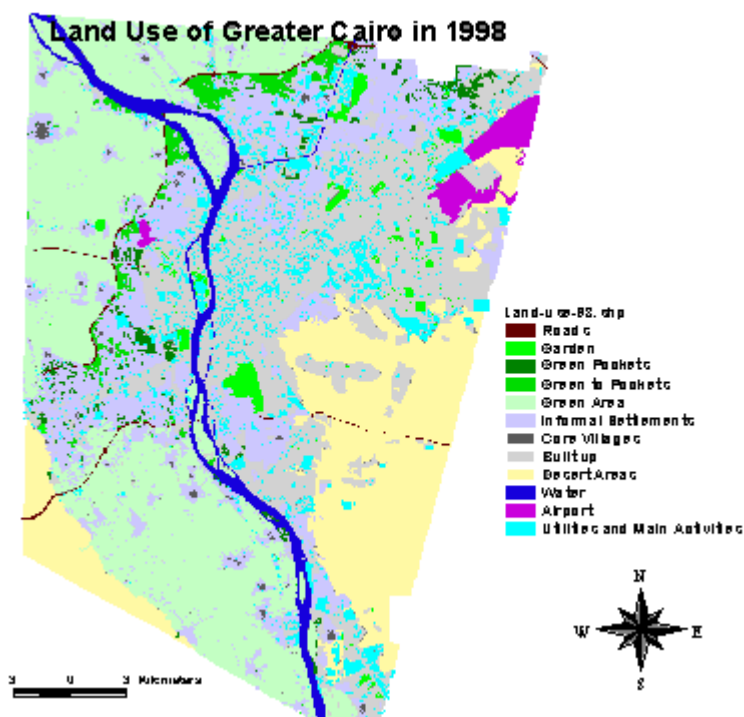
ACTUALITE D'UNE CROISSANCE METROPOLITAINE QUI NE FLECHIT PAS

*PREMIERS RESULTATS ISSUS DE ISIS  
INFORMATION SYSTEM FOR INFORMAL  
SETTLEMENTS ©*

### Première phase du projet de coopération en recherche urbaine

- *Urban Management Programme (Ministère du plan et Coopération technique allemande-GTZ)*
- *Observatoire Urbain du Caire Contemporain (OUCC) - Centre de Recherches et de Documentation Economiques, Juridiques et Sociales*

Marion Séjourné



source : SEJOURNE. M, CEDEJ-GTZ, 2002

### INTRODUCTION

Plus qu'une nouvelle étude qui viendrait actualiser et se positionner dans l'abondante littérature de thèses, articles et rapports divers concernant la croissance de la région métropolitaine cairote, notre démarche vise à constituer un outil accessible et "partageable" pouvant servir de base commune aussi bien aux acteurs de l'aménagement qu'aux recherches urbaines. Il n'est donc pas question ici de débattre du "caractère dramatique" de la croissance de la capitale égyptienne ni, à l'inverse, de s'attacher à démontrer les performances des politiques publiques en matière de maîtrise urbaine. Le texte qui suit rend compte des premiers résultats qui peuvent être extraits du système d'information géographique mis en œuvre à l'OUCC afin d'évaluer et de qualifier la croissance morphologique de la région métropolitaine. Aucune analyse, explication ou interprétation ne seront avancées ici : il s'agit simplement de partager les premières mesures.

Dans l'immédiat, il se focalise sur la période 1991-1998 en reliant l'analyse fine de l'occupation du sol aux dynamiques démographiques, de l'habitat et des activités. La différence essentielle avec la rédaction d'un rapport ou d'un article est, qu'en amont, il existe une base de données

géographiques qui permet de vérifier les résultats et les analyses avancées. Ainsi d'autres peuvent reprendre les données les discuter, les utiliser à d'autres fins mais aussi critiquer notre analyse de la situation et notre forme de présentation et d'objectivation des dynamiques. C'est à notre avis la base élémentaire et incontournable d'une analyse scientifique qui se doit de construire ses matériaux, expliciter ses outils et ses méthodes comme ses hypothèses dans la plus grande transparence et en laissant la possibilité à d'autres de reprendre la démarche

En effet, cet outil vise à ce que tous les acteurs aient une base commune la plus juste possible et l'enrichissent de façon transparente. Il a donc, outre un potentiel d'outil de recherche, une vocation d'aide à la décision politique. À ce titre il devrait être rapidement fonctionnel dans les différents organes étatiques en charge de la planification et de l'aménagement (Ministère du plan, Ministère de l'habitat, GOPP, Gouvernorats...). Il a été commandé par le Participative Urban Management Programme ; programme de coopération entre le Ministère égyptien du Plan, la GTZ (coopération technique allemande), qui vise, en particulier à transformer les pratiques ministérielles en matière de développement urbain à la lumière des interventions locales innovantes conduites et financées en Egypte par le GTZ.

Pour la recherche, cet instrument permet d'engager une analyse détaillée, de l'occupation du sol et fournit une base pour qualifier les quartiers irréguliers (identification, localisation, croissance...). Du point de vue

opérationnel, outre toutes les possibilités offertes par le détail et la précision de la cartographie et des objets qualifiés, il facilite l'amorce d'une réflexion sur la régularisation de l'habitat illégal clairement majoritaire.

De plus, basé sur une échelle au 1/5.000<sup>e</sup> - précision requise pour toute intervention intra-urbaine - notre SIG est entièrement compatible avec les nombreux fonds digitalisés du CAPMAS, déjà utilisés par les organismes publics, ce qui devrait permettre aux différents intervenants publics de pouvoir y incorporer tous les fonds déjà existants ou à venir et d'alimenter ainsi en continu ce SIG.

### OBJECTIFS DU PROJET

L'objectif principal du projet ISIS consiste, d'une part, en la construction d'une base de données géo-référencées (SIG) se focalisant sur les quartiers irréguliers du Grand Caire, considérés comme une catégorie du plan d'occupation des sols de la région. D'autre part, ce système d'informations géographiques livre des analyses détaillées des tendances récentes des transformations morphologiques (croissance et changement de statut des terrains entre 1991 et 1998) et démographiques (taux de croissance, densités...).

Enfin, cet instrument s'accompagne d'une typologie de ces quartiers « populaires », fondée sur une approche en termes de développement, d'intégration, d'équipement ou de zones mal desservies -en infrastructures et services de base- à réhabiliter.

## ISIS © COMPARE A D'AUTRES ETUDES SUR LA CROISSANCE URBAINE ET DEMOGRAPHIQUE DU GRAND CAIRE

Notre système d'information géographique (SIG) ISIS sur la capitale égyptienne fait suite à de nombreuses études sur la croissance morphologique, principalement, et démographique basées sur l'exploitation de d'images satellites.

La plupart d'entre elles concluent en un affaiblissement de la pression démographique, - notamment dans les quartiers irréguliers - et en une meilleure gestion du plan d'occupation des sols. Tel est le cas de l'étude menée par le GOPP en collaboration avec l'IAURIF, financée par la coopération française et datant de 1990. En effet, il y est stipulé que seulement 4,2 km<sup>2</sup> de terres agricoles ont été urbanisés à l'échelle du Grand Caire entre 1986 et 1990. Ce résultat apparaît sous estimé, dans la mesure où le taux de croissance démographique à cette date (2,5% par an) était plus élevé que celui de la période couverte par notre étude (1,9% par an). Cette dernière (basée sur une échelle au 1/5.000<sup>e</sup>) montre que la croissance urbaine « informelle » sur les terres agricoles est de 3,4% par an contre 1% pour l'étude franco-égyptienne.

Le problème majeur réside dans les techniques employées - l'importation de méthodes adaptées à l'analyse de villes européennes relativement peu denses et bien documentées par ailleurs - et à l'échelle d'observation possible - variant le plus souvent du 1/50.000<sup>e</sup> au 1/500.000<sup>e</sup> liée à la faible définition des produits Spot Image (entre 10 et 20 mètres pour le multi-spectral).

L'analyse donnée par l'IAURIF-GOPPP en 1990<sup>1</sup> est basée sur une méthodologie appliquée en Europe (Corine Lancover) et sur une échelle au 1/50.000<sup>e</sup>, ce qui pourrait suffire pour donner un aperçu général de l'occupation des sols, mais pas pour une analyse des transformations urbaines, voire intra urbaines. Surtout qu'en ce qui concerne Le Caire, où le tissu urbain est extrêmement dense (380 habitants par hectare en moyenne contre 30 pour l'agglomération parisienne) et où les principales transformations sont liées davantage à une sur-densification et à un processus de « bourrage » absolument pas visibles à une telle échelle, plus qu'à une extension urbaine. L'utilisation de techniques automatiques sans vérification de terrain peut également porter à confusion sur l'interprétation proprement dite.

Cependant, une connaissance minutieuse des lieux et une méthodologie adaptée peuvent parer à de tels problèmes d'interprétation. En effet, l'étude sur les quartiers irréguliers caiotes menée par l'ILD<sup>2</sup> en 2000 (financée par l'USAID) malgré une échelle au 1/50.000<sup>e</sup> (digitalisation à partir de cartes militaires) donne des résultats très précis - localisation et population - et similaires à ceux de notre SIG qui s'appuie sur des images satellites d'une résolution variant de 2 à 6 mètres d'origine russes et indiennes. Les images Spot restent

<sup>1</sup> GOPP-IAURIF., (1990),

<sup>2</sup> SIMS D. et SEJOURNE M., (2001), "Residential Informality in Greater Cairo : Typologies, Representative Areas, Quantification, Valuation, and Causal Factors", in *Formalization of Egypt's Urban Informal Real Estate Sector*, Egyptian Center for Economic Studies (ECES, Egypt), Institute for Liberty and Democracy (ILD, Peru), CEDEJ, 65 p.

inaccessibles à nos travaux malgré leur vente à divers ministères égyptiens à travers les fonds de contrepartie. Nos travaux se prolongeront avec des produits américains, à défaut de pouvoir valoriser la technologie française.

Pareillement, le rapport issu d'études de terrain menées en 1994 par le GOPP et l'IAURIF<sup>3</sup> donne une estimation des larges pans de terres agricoles disponibles (30%) à l'intérieur de la Ring Road (boulevard circulaire) et pointe le caractère rapide de l'extension des quartiers irréguliers. Pour l'anecdote, nous tenons à rappeler que les autorités publiques, quant à elles, s'appuient encore à l'heure actuelle sur ces résultats pour montrer combien la Ring Road a pleinement joué son rôle en ceinturant l'agglomération et en jugulant l'extension de ces quartiers irréguliers.

Cependant, des études telles que celles conduites par l'ILD ou par l'IAURIF-GOPP ne permettent pas de repérer clairement les croissances urbaines, qui ne sont perceptibles qu'à une « micro » échelle, et les changements de statut des sols nécessitant davantage une analyse au 1 : 5 000<sup>e</sup>.

Le même constat apparaît concernant l'étude intitulée *the National Urban Policy Study*<sup>4</sup>, menée au début des années 1980 et visant à comparer l'évolution urbaine du Grand Caire à travers l'interprétation des images Landsat de 1972 et de 1978.

<sup>3</sup> GOPP-IAURIF., (1994), *Giza, a comprehensive urban planning policy , desert development and informal areas planning*"

<sup>4</sup> Advisory Committee for reconstruction, 1982. *Egypt, Urban Growth and Urban Data Report*, Ministry of Development & PADCO Inc. Washington DC, pp. 256-271.

Malgré l'utilisation d'une très grande échelle (1/500.000<sup>e</sup>) et la médiocre résolution des images, cette étude donne une extension urbaine annuelle sur les terres agricoles de la vallée du Nil d'environ 2,1 km<sup>2</sup>. Soit, des résultats plus pertinents que ceux de l'étude menée par l'IAURIF et le GOPP. Néanmoins, une telle recherche n'offre aucune information concernant l'évolution intra-urbaine et ne répond pas aux questions majeures relatives à la perte de poches agricoles interstitielles.

En revanche, l'étude conduite par Michel Chesnais<sup>5</sup> reposant sur l'analyse et l'interprétation automatique d'images satellites de 1986 et 1994 (Spot) au 1/50.000<sup>e</sup>, corrigée par des visites de terrain, donne un plan d'occupation des sols assez similaire à celui de notre recherche. Il en résulte que 29 km<sup>2</sup> de terres agricoles (Delta et vallée du Nil) ont été urbanisés durant cette période, soit 3,6 km<sup>2</sup> par an, contre 3,4 km<sup>2</sup> pour notre étude (1991-1998). Les processus à l'échelle intra urbaine n'ont pu être détectés en raison de l'échelle d'analyse. Toutefois, cette étude s'avère extrêmement utile pour permettre des vérifications



<sup>5</sup> Chesnais M. 1998. "Croissance urbaine du Caire et télédétection". *Revue de géographie de Lyon*. N°73/3, pp.259-266.

## PREMIERS RESULTATS : SITUATION ACTUELLE ET TENDANCES

- *CROISSANCE URBAINE AU DETRIMENT DES TERRES AGRICOLES*

Dans un premier temps, ce SIG permet de mettre en évidence la croissance morphologique des quartiers irréguliers et les changements de statut des terres agricoles entre 1991 et 1998.

Il en résulte que près de 27 km<sup>2</sup> ont été « illégalement » construits entre les deux dates.

Il montre également que 11.3 km<sup>2</sup> de larges étendues agricoles - principalement des poches cultivées - ont été densément loties sans que des espaces aient été réservés pour l'installation de services publics (écoles, hôpitaux, centres sportifs...).

Enfin, nous constatons qu'après l'achèvement de la Ring Road, 13 km<sup>2</sup> de terres agricoles ont été convertie en poches agricoles enserrées entre le boulevard circulaire et le front d'urbanisation. Il apparaît distinctement que ces dernières sont en voie « d'urbanisation » sans, qu'encore une fois, rien n'ait été prévu pour leur intégration au tissu urbain existant, mais aussi en matière d'équipements, et alors même que leur lotissement complet apparaît inéluctable.

- *Localisation de la croissance*

Le plus fort accroissement urbain prend place à l'ouest (gouvernorat de Gîza) et au nord de la ville (gouvernorat de Qalyûbiyya). Il se traduit par la conversion de terrains agricoles en terrains bâtis. Cette croissance s'exerce

principalement sur les franges urbaines occidentales et surtout sur les villages, à présent inclus dans le tissu urbain de l'agglomération.

Cette croissance urbaine à l'ouest et au nord de l'agglomération - en particulier de part et d'autre de la ring road- est illégale. Alors que les marges désertiques - situées à l'est - échappent relativement à la pression dite « informelle ». Ceci s'explique par le fait que le désert depuis 10 ans a été entièrement « privatisé » et réservé aux développements de villes privées (« *gated communities* ») inaccessibles pour la grande majorité des Cairotes. Malgré la présence de quelques zones très denses, les quartiers irréguliers établis sur des terrains désertiques - appartenant à l'Etat - ne représentent qu'une faible proportion (à peine 10%<sup>6</sup>), essentiellement concentrée sur les franges agricoles.

En règle générale, la tendance majeure de la croissance urbaine du Grand Caire est davantage caractérisée par la saturation, la densification et le « bourrage » que par un processus d'extension.

- *Les quartiers irréguliers : une croissance constante*

Le SIG a également permis de mettre l'accent sur la croissance aussi bien morphologique que démographique des quartiers irréguliers. Ces derniers ont vu leur superficie passer de 104 km<sup>2</sup> en 1991 à 130 km<sup>2</sup> en 1998 soit un taux de croissance annuel de 3.2%. Quant à leur population, elle était d'environ 5.4 millions d'habitants en 1991 et de 6.8 millions en 1998, soit un taux de

<sup>6</sup> SIMS D., et SEJOURNE M., (2001), op. cit.

croissance annuel de 3.4%. A ce rythme, la population et la surface résidentielle de ces quartiers doubleront dans les 20 prochaines années !

De même, si l'on considère un rythme de perte analogue et constant - 10% par an - les poches agricoles identifiées en 1991 et toujours présentes en 1998 dans les quartiers populaires auront totalement disparues en 2005-2006 sous la pression de l'urbanisation « illégale », ne laissant aucun espace interstitiel pour l'installation d'infrastructures et autres services publics de base.

S'ajoute à cela, toutes les poches agricoles encerclées par la ring road - qui représente 13 km<sup>2</sup> - qui devraient être urbanisées d'ici 2010 si l'on considère un rythme constant moyen de perte de 5% par an.

Aujourd'hui encore, un grand nombre d'études et de recherches concernant la croissance physique et démographique du Grand Caire concluent à une baisse de la pression urbaine et une meilleure gestion de l'occupation des sols. Néanmoins, notre analyse localise et démontre combien la pression urbaine et démographique exercée par ces quartiers irréguliers sur les marges agricoles reste extrêmement prégnante.

- *Le Caire, une des villes les plus denses du monde*

En règle générale, les quartiers irréguliers sont excessivement denses. Malgré un léger fléchissement entre 1991 et 1998 la densité moyenne dans ces zones atteint 680 hab/Ha en 1991 et 640 hab/Ha en 1998 alors que la moyenne observée à l'échelle de l'agglomération est d'environ de 385 hab/Ha.

Les anciens faubourgs « formels » du nord de la ville et les anciens quartiers irréguliers situés sur la rive ouest du Nil sont toujours les plus densément peuplés. Certains d'entre eux ont des densités atteignant parfois plus de 1.500 hab/Ha.

Ces quartiers irréguliers participent à faire du Caire, une des villes les plus denses du monde, après les métropoles indiennes (comme Bombay).

Si l'on prend en compte le taux de croissance des densités entre 1991 et 1998 on remarque que la pression se situe à présent aux marges de l'agglomération, en particulier dans les quartiers ouest et nord-est. Désormais, la pression qui était jusqu'alors centrale se redistribue sur les périphéries « informelles ».

- *Un manque d'infrastructures et de services patent*

Grâce au recensement de 1996 nous avons pu estimer qu'en moyenne un tiers des ménages vivant dans les quartiers irréguliers ont un appartement connecté au système public de distribution d'eau potable. Cependant, il existe encore de grandes disparités au sein même de la ville. Ces dernières sont en corrélation directe avec l'ancienneté des quartiers. En effet, les appartements des ménages habitant dans les zones les plus récemment établies sur des terrains étatiques et dans les extensions « irrégulières » des villages ne sont pas reliés au réseau public d'adduction d'eau. La source d'approvisionnement en eau est le plus souvent située en dehors de l'immeuble. L'eau peut être aussi achetée à des vendeurs ambulants qui sillonnent ces quartiers - à un prix

exorbitant - lorsque l'on sait que ces populations sont parmi les plus pauvres de la capitale. Les sources concernant les infrastructures telles que les égouts ou l'électricité n'ayant pas été publiées par le CAPMAS à l'échelle de la shiyâkha, il nous est difficile d'en donner une appréciation précise. Néanmoins, d'après des enquêtes de terrains, la tendance semble être d'autant plus dramatique concernant le système d'évacuation des eaux usées. Au Caire, les champs les plus proches du front d'urbanisation sont irrigués par des canaux qui viennent de l'intérieur de l'agglomération. Ces mêmes canaux drainent toutes les eaux non-traitées domestiques et industrielles. Les produits de maraîchage récoltés dans ces champs contiennent donc des volumes de métaux lourds qui devraient les rendre impropres à la consommation.

De même, en référence aux données cartographiques relatives aux activités et services (écoles, hôpitaux...), on constate un manque flagrant de ce type d'équipements dans tous les quartiers irréguliers et en particulier dans ceux les plus récemment consolidés.

De même, en référence aux données cartographiques relatives aux activités et services (écoles, hôpitaux...), on constate un manque flagrant de ce type d'équipements dans tous les quartiers irréguliers et, en particulier, dans ceux les plus récemment consolidés.

- *Les quartiers irréguliers : encore un potentiel de croissance*

En 1998, les quartiers irréguliers comptaient environ 580.000 logements inoccupés (ou en construction). Ce qui

représente 44% du total du stock de logements vacants à l'échelle du Grand Caire.

En théorie, cela signifie que dans le cadre d'une croissance constante de la population vivant dans ces quartiers, le stock de logements disponibles à l'heure actuelle peut accueillir les nouvelles familles (environ 42.000 par an) sans qu'aucune construction supplémentaire ne soit nécessaire durant les 14 prochaines années.

Quant aux quartiers « formels » la réserve actuelle d'unités d'habitation est suffisante pour loger les nouveaux ménages (5.300 par an) pendant les prochaines 130 années ! Et peut être d'avantage sachant que le taux de croissance de la population de ces quartiers est en constante diminution.

## METHODOLOGIE

Pour cet exercice, nous avons produit une série de couches vectorielles interprétant l'occupation du sol de la région du Grand Caire (composée des gouvernorats du Caire, de Gîza et d'une partie de Qalyûbiyya) et d'autres localisant les quartiers irréguliers ; l'ensemble, pour chacune des deux dates (1991 et 1998). Nous définissons les quartiers irréguliers comme des zones urbaines établies après 1940 et non intégrées dans les plans de développement urbanistiques, qu'ils soient publics ou privés.

Toutes les couches vectorielles ont été digitalisées manuellement à partir de l'image satellite russe (SPIN 2- 2 mètres de résolution) datant de 1991 et de celle de l'Indian Remote Sensing (IRS- 6 mètres de résolution) de 1998 et sont

calées sur le fonds représentant les empruntes au sol des immeubles au 1/5.000<sup>e</sup> provenant du CAPMAS (1994). Le bâti résidentiel (auquel ont été soustraits la plupart des infrastructures et des services publics, des entreprises publiques et privées...) est distribué entre « formel » et « irrégulier ». Il a été divisé par *shiyakha* afin de définir précisément les densités, les rythmes et les tendances de la croissance urbaine.

Toutes les informations sont à l'échelle de la *shiyâkha* (plus petite entité censitaire urbaine égyptienne) et sont en relation directe avec les données statistiques (concernant la démographie, les équipements et le bâti) issues des recensements de 1986 et 1996<sup>7</sup>. Afin de restituer les tendances démographiques pour les années 1991 et 1998 nous avons affecté à la population une projection basée sur le taux de croissance entre 1986 et 1996.

Une nouvelle phase est en cours de lancement à partir de juin 2002. Elle associe un nouveau partenaire ITC (International Institute for Geo-Information Science and Earth Observation) qui forme aux Pays-Bas des étudiants post-graduates de nombreuses nationalités à l'analyse spatiale. En juin durant 3 semaines, 14 étudiants travailleront à mettre en œuvre une occupation du sol détaillée pour l'ensemble des zones illégales au 1/5.000<sup>e</sup>. Ils qualifieront leurs relevés de terrain en s'appuyant sur une image Ikonos couleur à 2 mètres datant de la fin 2000 et sur les fonds et images antérieurement intégrés au système ISIS.

<sup>7</sup> CAPMAS : Central Agency for Public Mobilization and Statistics.

Ce travail associe aussi le service SIG du Capmas. Une analyse de la croissance nous amènera aussi à comparer les cartes au 1/5.000<sup>e</sup> de 1977 (IGN-ESA) et l'image Ikonos et, parallèlement, des photos aériennes datant de 1941 ■

**SYLVAIN RODE**

agrégé de géographie,  
troisième cycle,  
Université de Toulouse-Le Mirail

En février 2002, j'ai passé deux semaines au Caire en tant que stagiaire du CEDEJ dans le cadre d'un DEA de géographie sur les circulations migratoires des Egyptiens entre leur pays et la France. Ce séjour s'est révélé passionnant et très fructueux pour mon travail de recherche, car il m'a permis, à la fois, d'avoir des discussions très intéressantes avec les chercheurs du CEDEJ (en particulier ceux de l'OUCC), qui m'ont fait bénéficier de leur connaissance de l'Égypte, de réaliser plusieurs entretiens au sein des milieux consulaires au Caire et à Alexandrie et, enfin, d'avoir accès aux ressources documentaires du centre. Ces différents contacts m'ont permis de mieux définir mon objet de recherche et d'affiner mes problématiques. De nombreuses pistes de recherche qui, je l'espère, sont riches de perspectives se sont ainsi ouvertes à moi durant ce court mais intense séjour de travail au Caire. Le lecteur trouvera ci-dessous les premières synthèses de mes réflexions antérieures et de celles directement issues de cette quinzaine cairote.

Le titre (peut-être encore provisoire...) de mon mémoire de DEA serait le suivant : *Entre Égypte et France : des migrants invisibles ? Premises d'une géographie dynamique de la migration*

*égyptienne vers la France*. Ce titre désigne l'objet d'étude et, dans le même temps, le spécifie, en attirant l'attention sur deux éléments importants. Je vais les développer ici quelque peu, afin d'exposer les choix qui sont les miens pour ce travail.

Tout d'abord, et de manière globale, mon travail portera sur les circulations migratoires des Egyptiens entre leur pays et la France. Voilà donc pour les territoires nationaux concernés. Mais mes analyses se porteront bien entendu à des échelles plus grandes, en se focalisant sur certaines régions ou villes (de départ ou d'arrivée), et sur des territoires de la mobilité constitués par des réseaux d'une grande souplesse qui ont tendance à échapper ou à contourner les territorialités politiques (stato-nationale en particulier). Ceci aurait ainsi pour effet, selon certains analystes<sup>8</sup>, de saper la légitimité et l'efficacité de la territorialité politique étatique, pourtant ancienne et bénéficiant de racines historiques profondes. Mais il faudra interroger de manière critique cette opposition trop systématique entre territoires et réseaux.

Cette étude se veut résolument dynamique. C'est ainsi aux liens multiples et aux circulations migratoires entre espaces de départ et d'arrivée que je souhaite m'attacher. Cela pour rompre

<sup>8</sup> En particulier B. Badie,, *La fin des territoires. Essai sur le désordre international et sur l'utilité sociale du respect*, Paris, Fayard, 1995.

avec l'approche longtemps répandue (et encore largement prédominante) des migrations qui ne s'attachait qu'à l'étude d'un de ces espaces, occultant par la même les circulations et les liens multiples et complexes qui pouvaient exister entre les différents espaces mis en contact par le processus migratoire. Les propos suivants de Gildas Simon<sup>9</sup> sont très révélateurs de cette tendance de fond : « L'hypothèse de départ de MIGRINTER consistait à opérer dans l'analyse migratoire un double changement par rapport à l'optique traditionnelle : du pays d'immigration au pays d'émigration, du milieu rural au milieu urbain ». Après avoir longtemps focalisé leurs recherches sur les espaces d'arrivée (pays d'immigration) et s'être attachés à l'étude de l'intégration des migrants au sein des sociétés et des espaces d'accueil, c'est-à-dire finalement après avoir observé dans quelle mesure et par quels moyens leur altérité - pour ne pas dire « étrangeté » - se dissolvait dans le grand bain national cf., par exemple, M. Tribalat, *De l'immigration à l'assimilation : enquête sur les populations d'origine étrangère en France*, 1996, les chercheurs ont donc ensuite déplacé leur regard vers les espaces de départ (pays d'émigration). Le regard se déplaçant ainsi vers l'amont de la migration, les questionnements s'en sont également trouvés modifiés. On s'est, dès lors, intéressé aux transferts financiers effectués par les émigrés vers leur pays d'origine et aux évolutions économiques, sociales, spatiales et culturelles qu'ils provoquaient. L'urbanisation de ces espaces de départ, provoquée par les

effets induits des migrations internationales, a ainsi été un thème très en vogue.

Mais, comme on peut s'en rendre compte à la lecture des quelques lignes précédentes, aucune de ces deux approches n'avait du phénomène migratoire une vision totalisante et dynamique. L'analyse se focalisait systématiquement sur un espace, envisagé presque indépendamment du second, pourtant indissociable, et indépendamment aussi du mouvement qui lie ces espaces (et les érige en un espace singulier, qui peut parfois se muer en un véritable territoire). Ces approches pourraient ainsi être qualifiées de parcellisantes et statiques (sans que ces qualificatifs ne soient investis d'une quelconque valeur péjorative et sans dénier l'intérêt et la richesse de ces analyses en leur temps).

Force est de constater que de telles approches ne semblent plus aujourd'hui satisfaisantes. Il apparaît, en effet, indispensable d'adopter une vision plus globale et plus dynamique des migrations, pour s'attacher à l'étude de ce qui fait lien entre ces espaces disjoints.

La difficulté de la géographie à sortir de ce type d'approche des phénomènes migratoires tient peut-être à l'effet sclérosant de certains de ses concepts et d'une incapacité à penser le mouvement et les territoires autres que strictement délimités et continus (comme le remarque Béatrice Collignon<sup>10</sup>, la notion

<sup>9</sup> G. Simon, 1995, in *Les nouvelles formes de la mobilité spatiale dans le monde arabe*, tome 2, coll. Fascicules de recherches d'Urbama n° 28

<sup>10</sup> B. Collignon, 2002, « Les savoirs géographiques vernaculaires ont-ils une valeur ? », in *La Géographie et la Démographie*, coll. Université de tous les savoirs, vol., Paris, Poches Odile Jacob.

de territoire a en effet été forgée pour l'analyse de cultures sédentaires et agricoles dans lesquelles le territoire est un ensemble de parcelles de propriété contiguës, ce qui a conduit à le penser d'un point de vue savant comme une surface continue formée d'aires accolées les unes aux autres). Aussi faudra-t-il revenir sur ces concepts pour essayer d'en tirer un nouveau souffle en les croisant et en tentant de les adapter aux nouvelles réalités des migrations, qui sont aujourd'hui davantage des circulations migratoires qu'un mouvement unique et unidirectionnel en vue d'une installation définitive dans l'espace d'arrivée.

Une originalité de certains groupes de migrants est, en effet, de ne plus se laisser sagement saisir par nos catégories classiques (immigrés « intégrés », immigrés « temporaires »...) pour, au contraire, jouer sur plusieurs tableaux, celui d'ici et celui de là-bas, et circuler de manière régulière entre différents espaces qui constituent, pour eux, autant de centralités, faisant ainsi émerger un nouveau type de migrants : ceux qu'on pourraient appeler les « migrants-circulants ». Ce phénomène de circulation migratoire, à défaut d'être totalement nouveau, n'a, en tout cas, pas encore été systématiquement investi par les chercheurs. Alain Tarrus<sup>11</sup> a posé des jalons importants en la matière, qu'il faudra reprendre et prolonger.

Des migrants invisibles ? Pourquoi cette interrogation ? Cela renvoie à des

problèmes d'ordres différents qu'il convient de présenter. Cette interrogation de la migration égyptienne vers la France sous l'angle de l'invisibilité est, en effet, à la fois une forme de problématisation de mon objet d'étude et une justification de son choix.

L'étude des liens instaurés entre l'Égypte et la France, grâce aux circulations migratoires, apparaît, de fait, comme un sujet qui n'a jamais été traité par la recherche géographique. En effet, l'émigration égyptienne est automatiquement et de manière monolithique associée aux pays producteurs de pétrole du Golfe. Mais, s'il est vrai que, depuis 1974 et la politique d'ouverture (*Infitâh*) décidée par le président Sadate, la main-d'œuvre égyptienne s'est massivement dirigée vers cette région, il ne faudrait pas oublier l'existence de destinations secondaires où, bien que moins nombreux, les Égyptiens sont présents et jouent des rôles divers. Et, du côté français, l'immigration actuelle est immédiatement associée aux flux en provenance des pays du Maghreb, du fait des liens historiques qui se sont tissés entre ces pays et la France par le truchement de la colonisation. Aussi les Égyptiens font-ils figure d'oubliés de la recherche sur les migrations vers la France. Du point de vue de la recherche, les migrants égyptiens en France sont donc bien invisibles, dans la mesure où aucun travail ne nous les rend familiers, en les portant à la lumière. Pourtant les Égyptiens sont présents dans plusieurs grandes villes françaises (Paris et Marseille notamment), où ils ont des activités diverses : vendeurs de fruits sur les marchés parisiens, peintres en bâtiment, tenanciers de sandwicheries

<sup>11</sup> A. Tarrus, *Anthropologie du mouvement*, Paradigme, Caen, 1989, *Les nouveaux cosmopolitismes. Mobilités, identités, territoires*, éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2000.

sur la Canebière, pizzaïolos... Peut-être même peut-on dire que la présence égyptienne en France a eu tendance à se renforcer ces dernières années : selon la police des frontières, le nombre des Egyptiens surpris en situation irrégulière sur le territoire français, au cours de l'année 2000, aurait connu une hausse de 60 % (même s'il faut bien entendu prendre ce chiffre avec beaucoup de précaution et ne pas lui faire dire plus qu'il ne signifie...). L'invisibilité de la population égyptienne en France tient peut-être simplement au fait que pour les Français de souche, les Egyptiens ne se distinguent pas vraiment physiquement des Maghrébins, tous confondus sous le même qualificatif – vague et souvent péjoratif – d'Arabes (alors qu'un œil averti parvient à les différencier, tout comme une bonne oreille dans la mesure où le dialecte égyptien est une langue bien différente du dialecte parlé par les Maghrébins...). Mais leur invisibilité est certainement également due au fait que, de manière générale et même s'il ne faut pas trop idéaliser ou généraliser la situation, les migrants égyptiens constituent en France une population discrète. Discrète et mal connue. Il apparaît donc nécessaire de combler cette lacune. La discrétion correspond vraisemblablement à un véritable choix (à moins que ce ne soit une contrainte...) de vie dicté par une stratégie migratoire particulière. Nombreux seraient ainsi les Egyptiens arrivés en France de manière illégale (grâce à un simple visa de tourisme, par exemple, ou par le biais de véritables filières migratoires clandestines...), qui y seraient pour travailler pendant quelques années seulement, leur but étant de rentrer chez eux en ayant accumulé un pécule suffisant pour se marier, ouvrir un

magasin et commencer à construire leur propre maison. Cette perspective conditionnerait donc totalement l'organisation de leur vie pendant leur séjour en France. Il faudrait ainsi étudier où et de quelle manière ils se logent. Comment ils vivent. Mais aussi étudier leur sociabilité : où se retrouvent-ils, où prient-ils, existe-t-il un tissu associatif particulier aux Egyptiens ? Bref, quelles sont les modalités de leur insertion sociale et spatiale dans les villes françaises ?

Cette idée d'invisibilité est également pertinente pour les circulations opérées par les migrants égyptiens, dans la mesure où les moyens qu'ils utilisent pour migrer (filières migratoires plus ou moins clandestines selon les cas, utilisation détournée d'une solution légale...), les parcours géographiques qu'ils suivent (qui peuvent être plus ou moins directs, à étapes ...), les fréquences de ces circulations, leur efficacité financière et sociale nous sont largement inconnus, comme me l'ont rappelé certains interlocuteurs au sein du milieu consulaire en Egypte. Ces circulations migratoires, pourtant primordiales dans la mesure où elles organisent véritablement les migrations et déterminent les modalités d'insertion sociale et spatiale des migrants égyptiens sur le territoire français, mais ont aussi d'importantes conséquences en Egypte même par le biais des retours plus ou moins réguliers des migrants et de leurs investissements sur place, demeurent largement mystérieuses. D'où l'utilité de leur étude, là encore pour tenter de les comprendre et leur conférer une certaine visibilité.

En revanche, l'idée d'invisibilité est peut-être moins pertinente pour l'étude de l'impact de cette migration sur l'espace de départ. Dans leurs villes et villages d'origine, les anciens migrants vers la France ou les personnes qui y sont actuellement ont une visibilité plus grande. Ainsi, dans certaines villes du delta du Nil (qui est une région de forte pression migratoire) comme Damanhûr ou Mit Badr, trouverait-on des rues surnommées localement « rue de la France », tant il est de notoriété publique qu'une large partie de leurs habitants y a migré puis est revenue au pays affirmer sa réussite, ou s'y trouve encore à l'heure actuelle tout en maintenant des contacts... Mais il serait très intéressant d'étudier les impacts que ces circulations migratoires peuvent avoir sur les espaces de départ, sur les villes et les bourgs qui sont les plus concernés, ainsi que les représentations que les non-migrants se font des personnes migrantes ou encore de voir si les représentations que les migrants-circulants se font de leur position sociale dans leur espace de départ s'est trouvée modifiée par leur expérience mobilière. Peut-être également leurs représentations spatiales s'en trouvent-elles bouleversées. Il est en effet vraisemblable que cette expérience migratoire produise un élargissement de leurs horizons spatiaux, une dilatation et une modification de leurs territoires de référence. Ce sont donc, à la fois, les impacts matériels et les impacts d'ordre imaginaire, psychologiques qui seront étudiés.

Le départ, la décision de migrer, de tenter sa chance à l'étranger, repose également sur un complexe de représentations qu'il faudra tenter de mettre au jour.

Ce travail oscillera donc en permanence entre géographie urbaine et géographie des migrations, entre étude de faits concrets et étude de représentations, tout en empruntant idées et démarches à l'anthropologie et à la sociologie. Je suis en effet persuadé que c'est en adoptant une telle souplesse méthodologique et conceptuelle, en me situant ainsi à la croisée de plusieurs courants, qu'il me sera possible de rendre compte de manière satisfaisante et originale de ces dynamiques migratoires originales, de prétendre produire du neuf ■

**ALICE FRANCK**

Mémoire de DEA

Mondes tropicaux

Universités Paris I et IV

## Résumé de mémoire

*Des agriculteurs dans la ville : étude de l'intégration des agriculteurs et des activités agricoles dans l'agglomération du Grand-Khartoum.*

Après un travail de maîtrise intitulé *Des vaches dans la ville* ayant pour objet l'élevage bovin dans l'agglomération du Grand-Khartoum et à sa périphérie, le travail de monographie de l'année de DEA a été mis à profit pour qualifier et localiser la diversité des situations qui relèvent du terme d'agriculture urbaine dans la capitale soudanaise. L'approche générale a été précisée par deux enquêtes de terrain aux objets radicalement différents : le quartier périurbain d'élevage laitier bovin d'Al Merkhiyat (terrain de maîtrise) et l'île de Tûtî, située en plein cœur de la capitale soudanaise où dominent les cultures maraîchères.

Dans l'optique de vérifier l'hypothèse de départ selon laquelle l'agriculture urbaine à Khartoum serait moins liée à la " crise urbaine " et à l'apparition d'une économie de survie que dans d'autres villes africaines, le travail de DEA a insisté sur une comparaison des modes de mise en place de ces activités.

Si le maraîchage de l'île de Tûtî existait bien avant la création de la ville elle-même, les quartiers d'élevage laitier tel qu'al-Mirkhiyat ne se sont développés que récemment (dans les dix dernières années) en corrélation avec l'urbanisation

de crise du Grand-Khartoum et en particulier avec les migrations des zones sahéliennes de l'Ouest, du Darfûr et du Kordofan ou encore du Butana (région entre le Nil Bleu et le fleuve Atbara) deux régions dont l'élevage pastoral extensif souffre depuis les années 1980 des sécheresses. Les éleveurs-pasteurs de tribus du Sud-Soudan, Dinkas et Shilouks, ayant rejoint la capitale pour fuir la guerre civile sont aussi impliqués dans l'essor de l'élevage urbain, mais leur rôle et l'ampleur de leur participation restent à qualifier. En outre, dans les deux cas, la très forte croissance démographique de la capitale soudanaise (qui compte aujourd'hui entre 3,5 et 5 millions d'habitants selon les sources) a engendré un dynamisme commercial de l'ensemble de ces activités agricoles.

Cette première conclusion, nuance en partie l'hypothèse préalable à ce travail. Hormis la métropolisation des crises soudanaises, d'autres facteurs conditionnent le développement d'activités agricoles dans l'agglomération du Grand-Khartoum et, en particulier, la position des pouvoirs publics à l'égard de l'agriculture urbaine. Le travail mené pour évaluer cette dernière a permis de souligner les contraintes qui pèsent sur l'agriculture urbaine et d'exposer un certain nombre d'éléments qui conditionnent la pérennité de ces différentes activités et leur déplacement au gré des extensions et requalification de l'espace. C'est en ce sens une entrée pour une approche plus générale des politiques urbaines, de la maîtrise foncière et des modes d'insertion et d'adaptation des migrants ■

# PROGRAMMES DE RECHERCHE

LE CAIRE – ISTANBUL – TEHERAN

## ATELIER TEHERAN

Les 15 et 16 janvier 2002

*« Comparer les dynamiques sociales et culturelles récentes. Convergence globale et divergences locales »*

**Célame Barge**

À la suite de l'atelier d'Istanbul (2000), un second atelier de recherche réunissant les chercheurs travaillant sur les trois grandes métropoles du Caire, d'Istanbul et de Téhéran s'est tenu à Téhéran du 15 au 16 janvier 2002. Ce séminaire était organisé conjointement en collaboration avec l'IFRI (Institut Français de Recherches en Iran), l'UMR Monde Iranien, le Centre de Recherche en Architecture et Urbanisme (UARC, Ministère du Logement) et le Centre d'Information Géographiques de Téhéran (TGIC, Municipalité de Téhéran). Ce dernier a accueilli dans ses locaux le séminaire.

Se déroulant sur deux jours, ces journées ont débuté par une présentation de "l'Atlas du Grand Téhéran" (dont la publication est prévue pour la fin de l'automne 2002) par les parties impliquées, à savoir le TGIC, l'UARC et l'UMR Monde Iranien. Ensuite, un "séminaire croisé" a été consacré aux nouvelles ségrégations socio-spatiales dans les trois métropoles ; enfin, un après-midi a été

partiellement réservé à un des axes du programme CIT, portant spécifiquement sur les "mobilités intra-urbaines". Ces journées fructueuses ont été l'occasion de nouer ou de renforcer des liens et de mieux réaliser encore l'intérêt d'une approche comparée.

## ATELIER MOBILITES INTRA-URBAINES

L'après-midi consacré à la mobilité intra urbaine a permis une première rencontre entre les trois chercheuses impliquées, une mise en commun des travaux en cours et une réflexion sur l'approche comparative de la mobilité. Trois moments ont organisé la présentation : un exposé de l'évolution de la recherche en matière de mobilité et notamment dans son articulation à la problématique urbaine ; un exposé sur la mobilité quotidienne à Istanbul interrogeant les outils "classiques" d'analyse ; un exposé des premiers résultats d'une enquête de terrain réalisée sur la mobilité des femmes à Téhéran interrogeant la signification du phénomène. La table ronde s'est poursuivie par un débat, riche en confrontation d'idées et en perspective d'analyse.

Au delà, cette rencontre a permis de fixer les bases d'un travail comparatif sur les mobilités quotidiennes dans les trois villes



COORDONNEES DES INSTITUTIONS ET DES  
PERSONNES-RESSOURCES A TEHERAN ET  
EN FRANCE

Responsable « Etudes Urbaines » de  
l'IFRI  
[minasaidi@yahoo.com](mailto:minasaidi@yahoo.com)

Centre de Recherches sur la  
Planification Urbaine et l'Architecture  
en Iran  
[Uarc@Neda.Net](mailto:Uarc@Neda.Net)

Mohsen Habibi  
[smhabibi@chamran.ut.ac.ir](mailto:smhabibi@chamran.ut.ac.ir)

Masserat Ibrahim  
[masserat@mail.dci.co.ir](mailto:masserat@mail.dci.co.ir)

Centre d'Information Géographiques de  
Téhéran / Mehdi Moeini, directeur  
[mmoeini@yahoo.com](mailto:mmoeini@yahoo.com)

Shahryar Zarrin, Ingénieur  
[zarrin@apadama.com](mailto:zarrin@apadama.com)

Atlas du Grand Téhéran  
[gtatlas@teheran-gis.org](mailto:gtatlas@teheran-gis.org)  
[gatlas@ivry.cnrs.fr](mailto:gatlas@ivry.cnrs.fr)

Bernard Hourcade  
[hourcade@ivry.cnrs.fr](mailto:hourcade@ivry.cnrs.fr)

UMR Monde Iranien Atelier Mobilités  
intra-urbaines  
<http://www.ivry.cnrs.fr/iran>

Coordination du programme à Téhéran  
[minasaidi@yahoo.com](mailto:minasaidi@yahoo.com)

## SEMINAIRE ISTANBUL

3, 4 et 5 mars 2002

*Mobilités quotidiennes et dynamiques  
métropolitaines. Reformuler les approches*

Ce séminaire, faisant suite à celui de Téhéran, vise à développer une réflexion sur la place des mobilités quotidiennes dans les processus de recomposition des grandes métropoles de la région. L'objectif est à la fois de mettre en commun un certain nombre de travaux engagés, individuellement ou dans le cadre de programme de recherche, sur les questions de mobilités et de transports et de mettre en place un cadre commun d'analyse. Il s'appuiera notamment sur les travaux déjà réalisés dans le cadre du programme de recherche sur le métro du Caire lancé en janvier 2001 et dont l'un des objectifs est d'élargir la démarche à d'autres villes de la région. De même, les travaux développés par l'atelier mobilité dans le cadre du programme d'étude comparative CIT, servira de support de réflexion. Ce séminaire constitue donc une première étape visant à mettre en place, au niveau de la région, un réseau de recherche sur ces questions de mobilités liées aux dynamiques urbaines.

### ORGANISATION DU SEMINAIRE

Le séminaire a été organisé sous formes d'ateliers de recherche avec des interventions assez brèves (de l'ordre de 20 à 30 minutes) afin de laisser une large part aux échanges et débats. Trois ou quatre intervenants sont prévus par atelier.

#### Ateliers de recherche :

- Transports et formes urbaines
- Ville et Mobilité
- Pratiques et usages. La ville plurielle

Les présentations ont été suivies d'une réflexion de synthèse visant à dégager un cadre commun d'analyse pour penser les singularités et universalités des phénomènes observés, au-delà des spécificités locales. Une dernière demi-journée a été consacrée à la synthèse globale et aux modalités d'élargissement de la coopération.

### DEROULEMENT DU SEMINAIRE

#### ▪ Première journée

*Visite commentée d'Istanbul et de ses périphéries*

#### ▪ Deuxième journée

*Matin : Atelier " Transports et formes urbaines "*

Dans un contexte de reformulations urbaines, un bilan de l'évolution des transports et des développements urbains, des politiques de planification et de gestion, s'impose, pour prendre la mesure des nouvelles formes d'organisation du territoire et mettre en perspective les dynamiques et les enjeux actuels. L'évaluation des équipements et de l'offre de services doit éclairer les choix à venir. Cette première matinée sera consacrée à la présentation des contextes urbains et de transports dans les métropoles de la région, articulant travaux empiriques et réflexions théoriques et méthodologiques sur formes urbaines et réseaux de transports.

*Après-midi : Atelier " Ville et Mobilité "*

On fait le constat dans la plupart des grandes métropoles de la région d'un accroissement sensible des mobilités quotidiennes au cours des dernières décennies. Les gens se déplacent plus, plus loin, davantage au moyen de modes motorisés... Loin de s'inscrire dans une logique de substitution – la mobilité

généralisée annoncerait la fin des villes – comme certains le préconisent ou le dénoncent, ces dynamiques de mobilité participent de la recomposition des échelles urbaines, de la complexification spatiale de la ville et de la reformulation des sociabilités. La circulation, autant que la résidence, produit du territoire. Cette deuxième demi-journée sera consacrée à une réflexion autour du concept de mobilité, sa mesure, ses échelles, ses formes et ses métriques et de son rôle dans les dynamiques sociales et spatiales des villes.

#### ▪ Troisième journée

*Matin : Atelier " Pratiques et usages. La ville plurielle "*

Plus qu'un simple déplacement dans l'espace, un flux, ou une hiérarchisation des localisations fonctionnelles, la mobilité est une relation sociale au changement de lieux. Elle peut être lue comme un capital social, un bien qui permet à l'individu de mieux déployer ses stratégies au sein de la société. L'analyse des mobilités quotidiennes doit permettre de prendre la mesure des modalités d'inscription, d'intégration, de positionnement des citoyens dans la ville, une ville aux échelles plurielles. Cette troisième demi-journée a été consacrée à une réflexion sur les pratiques différentielles de mobilité, les outils d'analyse de ces pratiques et les formes de territorialisation qu'elles produisent.

*Après-midi : Bilan et perspectives*

Cette dernière après-midi a visé à tirer une cohérence des réflexions et travaux développés dans le cadre des ateliers de recherche, en vue de produire un document de synthèse. Il s'est agi, par ailleurs, de fixer les bases d'une

coopération sur le long terme entre les institutions et les chercheurs partenaires, débouchant à plus longue échéance sur une publication commune sur les questions de mobilité liées aux dynamiques des métropoles de la région.

#### INSTITUTIONS DE RECHERCHE PARTENAIRES

- Observatoire Urbain du Caire Contemporain (OUCC, CEDEJ, Le Caire)
- Observatoire Urbain d'Istanbul (OUI, IFEA, Istanbul)
- Observatoire de Recherche sur Beyrouth et la Reconstruction (ORBR, CERMOC, Beyrouth)
- Atelier Villes, (AV, Centre Jacques Berque Rabat)

#### INFORMATIONS ET CORRESPONDANCE

- Céleme Barge (OUCC, CEDEJ – Le Caire)
- E-mail : [hetata@intouch.com](mailto:hetata@intouch.com)
- Tél. : (00) (33) (202) 392 87 11/16/39 Fax : (00) (33) (202) 392 87 91

#### INTERVENANTS

Céleme Barge (OUCC, CEDEJ – Le Caire)

Eric Denis (OUCC, CEDEJ – Le Caire)

Philippe Tastevin (OUCC, CEDEJ – Le Caire)

Muhammed al-Fayoumi, (Université d'Ayn Shams, Le Caire)

Céline Borgel (OUI, IFEA – Istanbul)

Jean-François Pérouse (OUI, IFEA – Istanbul)

Haluk Gercek (Istanbul Teknik- niversitesi)

Dr. Rafet Bozdogan (Head of Transportation Dept., Istanbul Metropolitan Municipality)

Eric Verdeil (ORBR, CERMOC, Beyrouth)

Roula Chidiac (Université de Beyrouth)

Ahmed Bencheikh (INAU, Rabat)

Mina Saidi-Shahrouz (UMR Monde Iranien, Ivry)

Alain Battegay (GREMMO, Université de Lyon)

Frédéric Abécassis (ENS Lettres et Sciences humaines, Lyon)

Xavier Godard (INRETS / Arcueil)

## PROGRAMME DE RECHERCHE

(SUITE)

L'IMPACT DU RESEAU DU METRO DU CAIRE

### *L'impact du réseau du métro du Caire sur la dynamique des agglomérations desservies*

Janvier 2001 – Juin 2002.

- CEDEJ (Le Caire),
- l'Université d'Aïn Shams (Le Caire)
- l'Ecole d'architecture de Paris Belleville (Paris)

Ce programme vise à évaluer, quinze ans après la construction de la première ligne de métro et à la veille de la construction de la ligne 3, l'offre de mobilité et ses conséquences sur l'urbanité du Caire. Il s'articule autour de quatre champs : une approche chronologique visant à analyser l'évolution et la réalité de l'offre de transport actuelle ainsi que celle du développement urbain au regard des schémas de planification et des décisions mise en place depuis les années 70 dans le cadre de l'agglomération du Grand Caire ; une approche socio-anthropologique concernant plus particulièrement les pratiques des usagers et leurs relations avec le personnel du métro ; une approche des interactions entre les pôles d'échanges et le contexte urbain.

### PROGRAMMATION

#### *Séminaires :*

Les résultats de ce programme ont donné lieu à deux séminaires de recherche. L'un s'est tenu au Caire à l'Université d'Aïn Shams le 31 mars 2002, l'autre à Paris à

l'Ecole d'Architecture de Paris-Belleville à la fin du mois de mai 2002.

#### *Missions :*

Jean-Charles Depaule,  
CNRS/Laboratoire d'anthropologie urbaine  
mars 2002

#### *Publications :*

Ils ont débouché par ailleurs sur la réalisation de plusieurs rapports (en français et en arabe) :

- *Typologie des stations de métro du Caire*, préparé par Anne-Claude Ely (Ecole d'Architecture de Paris-Belleville)
- *Application de la typologie à l'ensemble des stations de métro du Caire* préparé par Muhammad al-Fayoumi (Université d'Aïn Shams) et Anne-Claude Ely (Ecole d'Architecture de Paris-Belleville)
- *Evolution des transports et du développement urbain dans la région du Grand Caire* préparé par Cérame Barge (CEDEJ) et Omar al-Husseyny (Université d'Aïn Shams)

## PROGRAMME DU COLLOQUE

## « Interaction entre les réseaux de transport et la croissance urbaine de la région du Grand Caire – le réseau du métro »

SUJET	INTERVENANTS	HORAIRES
Séance Inaugurale	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S.E. l'Ambassadeur de France au Caire</li> <li>▪ Le Président de l'Université Ain Shams</li> <li>▪ Le Président du N.A.T.</li> <li>▪ Le Doyen de la Faculté d'Ingénierie</li> </ul>	9H30 – 10H00
Evolution des réseaux de transport et de l'Urbanisme dans la Région Ile-de-France	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eric DENIS (CEDEJ)</li> </ul>	10H00 – 10H30
Evolution des réseaux de transport et de l'urbanisme dans la région du Grand Caire	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ahmad SALAH (Département urbanisme Ain Shams)</li> <li>▪ Célame BARGE (CEDEJ)</li> </ul>	10H30 – 11H00
Pause		11H00 – 11H30
Le réseau du métro : Passé – présent – futur	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ashraf KRESHA</li> </ul>	11H30 – 12H00
Interaction entre la station et son environnement : typologie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Omar M. AL-HUSAYNI (Département d'Urbanisme Université Ain Shams)</li> </ul>	12H00 – 12H30
Impact des stations de métro sur l'aménagement des réseaux de transport de surface	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ali ZAIN AL-ABDIN</li> <li>▪ Said FAHMY MUHAMMAD</li> </ul>	12H30 – 1H00
Dimension Sociale : Impact du métro sur l'opinion publique et le comportement des usagers	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jean-Charles DEPAULE (Anthropologue Laboratoires d'anthropologie urbaine – Paris)</li> </ul>	1H00 – 1H30
Déjeuner (sur invitation)		1H30 – 2H30

## CONFÉRENCES ET COLLOQUES

ATELIER DE L'IRD

### Atelier IRD (UR 013) /TELEMME « Centralités urbaines »

Maison méditerranéenne des sciences de l'homme

20 et 21 mars 2002

Nicolas Puig

Cet atelier organisé par l'Unité de Recherche « mobilités et recompositions sociales » (IRD, Bondy) et le laboratoire Temps Espaces Langages Europe Méridionale Méditerranée (MMSH, Aix-en-Provence) visait à faire le tour de la question des centralités urbaines et à dégager les différentes thématiques de recherche qui s'y rattache.

Partant de la distinction de base entre centre géographique/spatial et centre social ou de ce que V. Considérant désignait comme « centre de figure » et « centre de mouvement », les différentes analyses se sont appuyées sur des ouvrages et articles traitant de la question sous différents aspects (urbanistique, sociologique, patrimonial, etc.).

L'émergence de nouvelles configurations territoriales invite à repenser la notion de centralité, laquelle par son importance sociale et symbolique demeure un analyseur privilégié des villes contemporaines. Cela à condition toutefois de ne pas céder aux travers idéologiques liés à la question. En effet, si la coexistence entre les citoyens s'organise dans la ville, par l'intermédiaire de ces centres notamment, cette dernière ne constitue pas nécessairement un pôle d'intégration et de renforcement des liens sociaux.

Deux types de problématiques se sont dégagées des débats. Tout d'abord se distingue la question de la création, de la forme, de l'évolution et des fonctions des centres-villes et, au-delà de ces aspects territoriaux, celle de la symbolique de la centralité, des enjeux sociaux qu'elle cristallise et son rôle dans la construction et/ou l'affirmation des identités urbaines. Les auteurs suivant cette démarche proposent des analyses des centres-villes historiques, des acteurs (municipalité, opérateurs privé, citoyens), du patrimoine (réhabilitation, invention, mise en patrimoine à des fins touristique, etc.) et, finalement, des constructions identitaires dans la société citadine.

Le second grand groupe d'approche privilégie une entrée sociale. La centralité, dans ce contexte, est constituée par les lieux dans lesquels prennent place des « densités interactionnelles », lesquelles sont les véritables objets de la recherche. Dans ce cadre s'insère l'étude des usages sociaux de lieux, nouveaux ou pas, faisant centre du point de vue de leur insertion dans les pratiques citadines, tels les « centres » commerciaux, les complexes de loisirs, les technopôles, etc. ■

UNDER THE AUSPICES OF  
Mrs. Susanne Mubarak

BIBLIOTHECA ALEXANDRINA - BA,  
INTERNATIONAL UNION OF ARCHITECTS - UIA &  
SOCIETY OF EGYPTIAN ARCHITECTS - SEA

FIRST INTERNATIONAL CONFERENCE OF THE UIA-WPAHR-V ON  
**ARCHITECTURE & HERITAGE AS A PARADIGM FOR KNOWLEDGE AND DEVELOPMENT.**

*Lessons of the Past, New Inventions and Future Challenges*  
2 to 4 March 2002 at Bibliotheca Alexandrina

**Honorary President**  
Dr. Ismail Serageldin

DAY-1: MARCH 2, 2002

- 09:30-10:00**      **Registration**
- 10:00-11:30      Opening Ceremony  
**Director, UIA-WPAHR-V: Dr. Hossam Aboufotouh**  
**President, SEA: Mr. Mamdoh Abdelrahman**  
**President, UIA: Mr. Vassilis Sgoutas**  
**Director, BA: Dr. Ismail Serageldin**  
Opening the exhibition of "Architecture & Heritage"
- 11:30-12:00**      **Coffee Break**
- 12:00-14:00**      **Panel-I: The relevance of historic form today**  
**Chairperson: Mr. Vassilis Sgoutas**  
**Commentator: Prof. Dr. Mohsen Zahran**  
**Designated Discussant: Prof. Dr. Soha Ozkan**  
**Designated Discussant: Prof. Dr. Attilio Petruccioli,**  
Continuity and Disruption in the Typological Processes of the Islamic Mediterranean  
Building Landscape  
**Open debate**
- 14:00-15:00**      **Lunch**
- 15:00-17:00**      **Session-I: Conserving Identity and Character; Thoughts & Applications**  
**Chairperson: Prof. Dr. Nasamat Abdelkader**  
**1- Prof. Dr. Assad Nadim**  
Documentation, restoration, conservation and development of *Bayte el- Suhaymi* area  
(Gamaleya -Cairo)  
**2- Prof. Dr. Saleh lamei**  
Old technology and new techniques in Conservation: Qa'itbay's drinking through for  
animals.  
**3- Mrs. Patricia Emmett**  
Lessons from Robben Island: reconciliation and conservation in South Africa  
**4- Dr. Hisham Hussein Azmi**  
In search of Egyptian architectural identity  
**5- Dr. Ibrahim Mostafa Eldemery**  
Islamic architecture: cultural heritage and future challenges

17:00-17:30 Coffee Break

**17:30-19:30 Session-II: Architectural Heritage and Non-physical aspects of conservation**

**Chairperson: Prof. Dr. Morad Abdelkader**

1- **Dr. Ali Essam El Shazly**

Insurance plan of the historical quarters in Alexandria

2- **Dr. Ashraf Mohamed Kamal;**

Economic perspectives in historic preservation: a missing dimension

3- **Dr. Dina K. Shehayeb & Mr. Ahmed Sedky**

Heritage conservation against what? A model to explain adverse change in historic districts

4- **Dr. Lobna Sherif**

Architecture as a system of appropriation: Colonization in Egypt

5- **Dr. Hattem E. Nabih**

A transactional method for re-defining the "design process" within academic program for a "knowledge-based architect- KBA"

6- **Dr. Mohamed Khairy Amin;**

Architectural heritage between authenticity and contemporaneity

**Discussion & concluding remarks**

**DAY-2: MARCH 3, 2002**

---

**09:30-11:30 Panel-II: The architect and the knowledge based society**

**Chairperson: Prof. Dr. Zakia Shafie**

**Commentator: Mr. Gamal Bakry**

**Designated Discussant: Dr. Fathy Saleh,**

The architecture Heritage of Cairo

**Designated Discussant: Prof. Tarek Naga;**

The preservation and development of the Pyramids Plateau

**Designated Discussant: Prof. Dr. Jan B. Zwiefski**

Open debate

11:30-12:00

Coffee Break

**12:00-14:00 Panel-III: The architecture & economics of intervening in historic cities today**

**Chairperson: Prof. Dr. Yahya El Zieny**

**Commentator: Prof. Dr. Ali Raafat**

**Designated Discussant: Dr. Ismail Serageldin**

**Designated Discussant: Dr. Joseph Maseland;**

Global Strategies for an Urban Future, UN-Habitat.

Open debate

14:00-15:00

Lunch

**15:00-17:00 Session-III: Heritage Legacies and Development Challenges; Conceptions, Approaches & Discourses**

**Chairperson: Prof. Dr. Sayed Ettouney**

1- **Dr. Ayman M. N. Afify**

New approaches for planning & managing conservation and rehabilitation of urban heritage

2- **Dr. Dalila El Kerdany**

Innovation and conservation

3- **Dr. Hossam Aboulfotouh**

The Horizon Theory, Part-I: Original concept plan of the Pyramids Plateau

4- **Mrs. Maria Frantzi & Andreas Seferlis;**

Recovery, innovation and sustainable development of the built environment

- 5- **Dr. Safaa Mahmoud Issa**;  
Historic form: the cornerstone to sustainable development  
Discussion & concluding remarks
- 17:00-17:30 Coffee Break
- 17:30-19:30 **Session-IV: Knowledge, Information and Technology; Processes, Mechanisms and Guidelines.**  
**Chairperson: Prof. Dr. Mohamed T. Abdelgawad**
- 1- **Dr. Aggelos Siolas & Ioannis N. Marakakis**  
Architectural heritage and new technologies
- 2- **Dr. Hesham K. Abdelfattah & Dr. Ayman Wanas**  
Toward an architectural heritage time map: the ICMC project
- 3- **Dr. Ibrahim Karim**;  
Back to new architecture
- 4- **Dr. Rowayda Kamel & Dr. Raghed Mofeed**  
Scientific knowledge and its influence on architecture: in its rational and materialistic level
- 5- **Dr. Amr El-Halafawy & Dr. Mona H. Solimar**;  
Accessibility for people with special needs to historic properties: proposed evaluation checklist for historic Egyptian public libraries
- 6- **Dr. Maysa Omer**;  
Indicating the importance of environmental aesthetics and the preference tools  
**Discussion & concluding remarks**

---

**DAY-3: MARCH 4, 2002**

- 09:30-11:30 **Panel-IV: Open discussion, towards a program for action**  
**Chairperson: Mr. Salah Hegab**  
**Commentator: Dr. Ismail Serageldin**
- 11:30-12:00 Coffee Break
- 12:00-14:00 **Closing Ceremony**  
**Director, UIA-WPAHR-V: Dr. Hossam Aboulfotouh**  
**President, SEA: Mr. Mamdoh Abdelrahman**  
**President, UIA: Mr. Vassilis Sgoutas**  
**Secretary General, AKA: Prof. Dr. Soha Ozkan**  
**Director, BA: Dr. Ismail Serageldin**

---

**For more information Contact:**

**GENERAL SECRETARY:**

**Dr. Hossam Aboulfotouh**, Director, UIA Work Program  
"Architecture & Heritage", Region-V  
T/F: + 2 02 5757515  
SEA/ P.O. Box 817- 30 at 26 of July St., Cairo, Egypt  
**Email: [wpahrvegypt@mail.com](mailto:wpahrvegypt@mail.com)**

**CONFERENCE SECRETARIAT IN ALEXANDRIA:**

**Mrs. Laila Dowidar**, Executive Secretary, Alexandria Library.  
F: + 2 03 4830339 T: + 2 03 4830345  
El-Shatby, Alexandria - 21526, Egypt  
**Email: [Laila.dowidar@bibalex.org](mailto:Laila.dowidar@bibalex.org)**

## DOSSIER « ENVIRONNEMENT »

« PEOPLE AND POLLUTION »: COMPTE RENDU CRITIQUE



COMMANDER LE  
LIVRE

**People and Pollution :  
Cultural Constructions and  
Social Action in Egypt**

**NICHOLAS S. HOPKINS**

**SOHAIR R. MEHANNA**

*The American University in  
Cairo Press*

ISBN: 977 424 572

Hardbound 2001 192 pages

23 by 15 cm.

LA CONSCIENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA  
POLLUTION :

*Les citoyens plus que l'Etat*

**Eric Denis**

« Les gens de la classes ouvrières et moyennes des villes et des campagnes d'Egypte sont concernés par les questions d'environnement et de pollution, et sont conscients de nombreux facteurs qui permettent de les comprendre et d'agir en fonction d'elles » nous expliquent en introduction les auteurs de l'ouvrage *People and the Pollution: Cultural Constructions and Social Action in Egypt*. Montrer combien la conscience et la sensibilité à la pollution et à la qualité de l'environnement est une compétence très largement partagée par les habitants du Caire représente l'apport essentiel de ce travail.

« Il est vrai que les pauvres jettent et brûlent leurs ordures dans les rues. C'est un comportement négatif, mais ils n'ont pas les moyens d'éliminer leurs déchets d'une autre façon. Ils font ce

qu'ils pensent être le mieux parmi des possibilités forcément mauvaises » ; expliquent encore Hopkins, Sohair Mehanna et Salah El-Haggar, au terme d'une enquête dans quatre quartiers populaires du Caire et dans un village témoin de la province de la Minûfiyya. Autrement dit, les citoyens ordinaires ne peuvent être rendus responsables d'actions polluantes pour lesquelles ils n'existent pas d'initiatives publiques en mesure de les aider à améliorer et à prendre davantage en charge leur condition environnementale et leur santé.

J'ajouterai que cette manière de se polluer soi-même doit aussi être comprise comme un appel désespéré souvent parfaitement conscient de ses conséquences et la marque certaine de l'incorporation de la condition d'exclu de la ville, ville comprise comme une communauté de services et d'obligations. Ils ne peuvent pas être sociétaires de la ville, s'affilier et donc montrer leur aptitude à respecter leur environnement puisqu'ils ne sont pas suffisamment desservis, voire totalement exclus du ramassage des ordures ou des égouts. « Nous vivons dans un quartier surencombré. Donc vous voyez, l'eau, l'air, la nourriture y sont de mauvaise qualité. Nous avons des usines qui renvoient des fumées toxiques, nos rues ne sont pas asphaltées et les ordures sont partout. Donc vous voyez, nous sommes une communauté polluée », explique un chauffeur de taxi habitant de Shubrâ al-

Khayma, un quartier industriel du Nord du Caire en 1993, cité en introduction de l'ouvrage.

L'enquête montre à quel point la pollution est une question centrale pour les Cairotes, puisqu'elle arrive au premier rang des problèmes évoqués pour 40% de l'échantillon, devant la pauvreté et l'inflation puis les problèmes familiaux, alors que dans le village témoin de Minûfiyya, elle n'arrive qu'en seconde position. Les ordures apparaissent en moyenne comme le problème majeur pour près de la moitié des personnes interrogées, devant les débordements d'égout (20%) et le bruit, tout de même en troisième position (13%) et devant la pollution de l'air (11%). Soit dit en passant, la conscience très forte des nuisances sonores disqualifie tous les lieux communs sur les Cairotes qui aimeraient le bruit! A la campagne, c'est les ordures dans les canaux qui apparaissent comme la pollution la plus sérieuse.

Du fait de leur localisation périphérique, ces quartiers populaires « illégitimes » sont les réceptacles privilégiés de toutes sortes de déchets urbains, des ordures ménagères et industrielles, comme des gravats et des eaux polluées. Ils ont aussi à faire avec les déchets des autres, d'autres qui produisent beaucoup plus de déchets, plus polluants car moins organiques, donc moins assimilables que ceux qu'ils produisent eux-mêmes. Pour une large part, l'extension de l'habitat populaire s'appuie même sur la pollution dans la mesure où celle-ci favorise la dégradation des sols et l'abandon progressif de leur mise en valeur agricole par défaut

d'alimentation en eau. Ainsi leur lotissement, même illégal, s'impose plus aisément (cf. Séjourné & Denis, ISIS joint-project GtZ & CEDEJ).

Le chantier de réhabilitation participative du quartier de Manshiyyat Nasser qui, depuis plus de vingt-ans, est le lieu de dépôt, de triage et de recyclage d'une grande partie des ordures domestiques mais aussi médicales et chimiques, produites dans l'agglomération, mérite d'être questionné à l'aune de ces dégradations environnementales. En effet, que signifie re-développer "avec et pour ses habitants" un quartier, quand on sait que le bâti, de mauvaise facture, repose sur des ordures hautement toxiques, que les sols ne sont pas stabilisés, que le tissu d'activités artisanales qui en assure la cohésion est condamné au déplacement du fait de son caractère hautement polluant et alors qu'une usine d'engrais en bien plus mauvais état que celle qui a causé de graves dégâts à Toulouse trône au milieu du quartier? L'enjeu majeur est-il l'amélioration des conditions de vie sans déplacement traumatisant des habitants ou la réduction des coûts de gestion de la pauvreté sous couvert de participation. Aussi généreux que le projet puisse apparaître, il offrira toujours moins que la construction d'un habitat neuf intégré à la ville? Participer à quoi? Et sur la base de quelle consultation populaire en l'absence d'élection libre. Le coût final mérite lui-même d'être évalué en incluant le suivi sanitaire des populations (cf. *A place to live*<sup>12</sup>).

<sup>12</sup> *A place to live. Families and child health in a Cairo neighborhood* de Tekçe, Oldham & Shorter

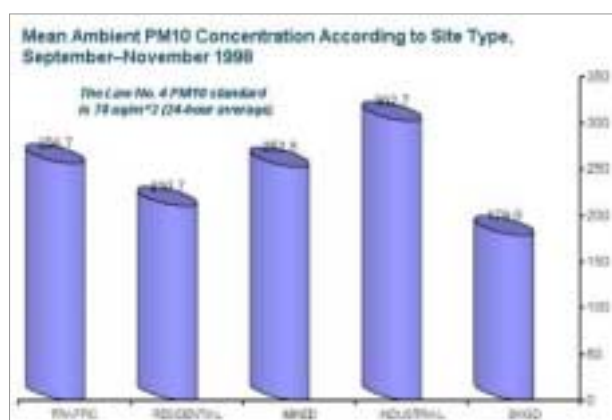
L'étude sur le rapport des citoyens ordinaires aux pollutions, parfaitement inscrite dans les enseignements tant de Mary Douglas sur la pollution et le risque que d'Ulrich Beck sur *La société du risque*, montre combien les citoyens égyptiens sont conscients des effets des pollutions environnementales. Déjà elle indique clairement à quel point la pollution est un objet social construit qui participe et actualise la division de la ville associant, voire assimilant des populations aux pollutions. La pollution organise le monde et désigne

les choses et les personnes qui ne sont pas à leur place – « out of place » pour reprendre précisément l'expression de M. Douglas (1982). C'est sans aucun doute une des fonctions majeures de l'émergence des préoccupations écologistes en Egypte aujourd'hui que de mettre à jour la géographie de la légitimité urbaine et d'assurer un rapport de domination de ceux qui savent et définissent sur ceux qui subissent. Rappelons, pour être clair, que si les mesures et les perceptions des pollutions s'inscrivent dans des constructions sociales instrumentalisées, les pollutions sont des nuisances objectives qui lament et marquent les corps de façon inégale renforçant les inégalités sanitaires, et d'accès aux soins,

(AUC Press, 1994) demeure une référence en ce qui concerne les questions de santé urbaine et le terrain en est précisément Manshiat Nasser.

construisant les différences d'espérance de vie et de capacités de travail.

L'écologisme réactualise le rapport réformateur à la société égyptienne de ses élites. Il construit un ordre savant des choses. Il offre une nouvelle légitimité aux dispositifs technocratiques et renforce une hiérarchie du social qui dénie toutes compétences aux habitants ordinaires. La coïncidence de l'institution de l'environnement avec la libéralisation et l'ajustement invite à voir dans les



techniques de contrôle des pollutions, compte tenu des ses modalités autoritaires et stigmatisantes de mise en œuvre, une nouvelle technostructure au service du régime. Déjà, la question de l'environnement importée avec l'appui des agences d'aides étrangères s'impose comme un enjeu supérieur et global, de même que la lutte contre de la pauvreté s'impose en gommant la question de la répartition.

Mais l'étude conduite par Hopkins, Mehanna et Salah al-Haggar ne s'arrête pas au recensement et à l'étude des fonctions des discours sur la pollution. Elle montre de façon convaincante que, contrairement à ce que voudrait instituer l'exploitation politique du discours environnemental comme stigmatisation, infirmation et relégation des citoyens ordinaires, il existe une conscience très largement développée et partagée des effets des pollutions et des

responsabilités. Le commun des Cairotes n'est pas seulement celui qui souffre le plus des pollutions, il sait à quoi il est exposé et, sans doute, qu'il est le plus exposé. Cela signifie aussi qu'il existe un civisme latent qui ne demande qu'à s'exprimer pour peu qu'un cadre d'action le rende possible. Le métro, dont la propreté est remarquable, relève de ces dispositifs publics qui permettent aux citoyens d'exprimer leur responsabilité à l'égard d'un bien collectif. Aucune donnée n'a été publiée depuis 1998 sur le site de l'EEAA et, bien sûr, aucun suivi des pollutions rendu public.

Lorsque les enquêteurs demandent qu'elle structure est la plus à même d'agir en faveur de la protection de l'environnement, 39% des personnes interrogées répondent que se sont les comités locaux ou les municipalités - indiquant bien que ces instances élues dont trop souvent le rôle est dévalué car apparemment consultatif demeurent pourtant un rouage essentiel de représentation des intérêts des citoyens



même quand le parti au pouvoir remporte 97% des sièges comme lors des dernières

élections municipales en avril. Le faible taux de participation ne rend pas compte de l'attente à l'égard de ces élus locaux mais de l'inévitabilité des résultats. L'élu local reste une figure à laquelle il est encore possible de demander des comptes et dont l'action doit être perçue pour qu'il puisse se maintenir indépendamment des logiques représentatives du régime. 29% ne voient pas qui pourrait faire quelque chose en faveur de l'environnement, 22% pensent au Ministère de l'Environnement et moins de 5% aux partis politiques. Quant aux actions des ONG, elles ne sont tout simplement pas perçues puisque à peine 3% les considèrent comme potentiellement efficaces. La crise de représentation atteint son comble lorsqu'il est demandé que peut faire telle ou telle institution pour améliorer la situation environnementale. En effet, pour seulement 1,8% des personnes interrogées, les partis politiques peuvent engager une action favorable, de même pour le secteur privé qui dispose de quelques compétences que pour 7% ou les ONG pour 2,4%! En revanche, le peuple ou les gens peuvent être efficaces pour 24% de l'échantillon. Surtout les personnes interrogées envisagent que chacun a les moyens d'améliorer les choses. Autrement dit, ils estiment que l'accumulation des actes individuels responsables peut avoir un effet extrêmement positif sur la qualité de l'environnement.

Les auteurs font remarquer, à ce titre, que c'est une disposition née de

l'expérience quotidienne et absolument pas des médias qui ne promeuvent pas ce genre d'attitude. Malgré la claire analyse de la pollution par les Cairotes ordinaires, la responsabilité de la dégradation de l'environnement, y compris dans les discours universitaires, est communément attribuée aux habitants des quartiers illégitimes, pourtant bien moindres consommateurs et ne disposant pas d'une voiture. Leur stigmatisation est renforcée à travers des discours dominants qui leur dénie des compétences ordinaires de jugement quant à la qualité de l'environnement et transforment l'absence de capacités matérielles à maintenir l'environnement dans leur quartier, faute de services compétents, en manque d'hygiène. Le comportement pollueur devient un trait de personnalité collective, marquant l'incompétence citadine et renvoyant aux racines rurales imaginées et forcément sales de ces communautés. Se retrouve ainsi un discours classique sur la souillure qui associe, pour mieux rejeter et produire des Autres, des caractéristiques physiques et morales. "La pollution est sale, les pauvres sont sales, donc les pauvres sont responsables de la pollution"; résumait Nicholas Hopkins dans un entretien (*al-Ahram Weekly*) condensant la pensée commune et fonctionnelle qui assure la stigmatisation des citoyens ordinaires et renforce leur statut de bouc-émissaire de tous les maux de la cité. Outre la stigmatisation de l'incompétence et le déni de citoyenneté, le principe conduit à la naturalisation des catégories sociales. L'arriération est réifiée, de même que le "goût" pour la violence ou les trafics qui sont "dans leur nature". La force des questions environnementales c'est aussi

de favoriser ce type de naturalisation des questions sociales.

La démarche des auteurs de *People and Pollution* est convergente avec les convictions profondes qui motivent les travaux récents de Ray Bush sur l'agriculture égyptienne. Dans son ouvrage *Economic crisis and the politics of reform in Egypt* (Westview, 2001), il démontre parfaitement comment la réforme agricole visant à déréguler les marchés agricoles, de productions commerciales et d'élargissement des exploitations a échoué et accrue les inégalités et la pauvreté, en suivant à la lettre les recettes supposées universelles des agences internationales, fortement investies en Égypte depuis le milieu des années 1980 et encore plus après la signature en 1991, avec le FMI du programme de réforme économique et d'ajustement structurel. Ces politiques négligent les compétences des exploitants tout en les paupérisant davantage et en introduisant des stratégies de retrait du marché complètement contraire aux intérêts agricoles de l'Égypte. Il indique clairement combien les autorités dites compétentes sont toujours animées par le paradigme de l'incompétence des fellahins, "un agent passif et complètement subordonné", reproduisant à l'infini et à des fins internes une image issue des pires impressions coloniales<sup>13</sup> déjà critiquées dans les années 1960 comme en témoigne l'exergue de l'ouvrage de Ray Bush : "Le savoir-faire n'est pas l'une des

<sup>13</sup> . Sur ce thème cf. l'excellent article de Rieker M. 2001., « Reading colonial archives ». *New frontiers in the social history of the Middle East. Cairo Papers in Social Science*. Vol. 23/2, pp. 134-161.

choses dont l'agriculture égyptienne manque, pas plus que l'ignorance des techniques agricoles explique la pauvreté de la paysannerie. Bien au contraire, le fellah est un excellent agriculteur, qualifié et dur au labeur. De ce point de vue, l'Égypte n'est pas un pays sous-développé; ce n'est pas la terre qui est négligée, mais ses exploitants" (D. Warriner, *Land reform and development in the Middle East*, 1962). Ces travaux réhabilitant les aptitudes, la conscience et les modes d'agir des égyptiens ordinaires, qu'ils soient citadins ou ruraux, s'inscrivent dans la lignée des réflexions engagées autour des questions de compétences urbaines<sup>14</sup> avec, pour intérêt majeur, d'offrir une grille de lecture convaincante des échecs des interventions pré-formatées qui accompagnent rituellement le couple libéralisation et ajustement et mettent à nu le paradoxe d'une libéralisation qui désarme les acteurs potentiels d'une croissance partagée ■

---

<sup>14</sup> Berry-Chikhaoui I. & Deboulet A. (coord.) 2000. *Les compétences des citadins dans le Monde arabe*. IRMC-Khartala-Urbama. 406 p.

- <http://www.merip.org/mer/mer202/hopkins.htm>

Compte rendu en 1997 dans la revue *Middle East Report*. Nicholas S. Hopkins and Sohair Mehanna, "Social Response to Environmental Change in Urban and Rural Egypt," a paper presented at the Arab Regional Population Conference, Cairo, December 1996.

- <http://www.ahram.org.eg/weekly/2002/575/special.htm>

Egyptian industry was ordered to clean up its act by 1 March 1998, according to Egypt's first ever environmental law, passed in February 1994. Eight years since the law and four years after the deadline, *Al-Ahram Weekly* assesses the results.

- <http://www.eeaa.gov.eg/>

Site de l'Egyptian Environmental Affairs Agency

#### INHERITANCE DISPUTES

- <http://www.ahram.org.eg/weekly/2002/575/fo1.htm>

Is heritage the new development industry? **Fayza Hassan** joins experts, observers and bureaucrats rushing to save historic Cairo -- and finds that salvation has many faces.

#### NO EASY TASK

- <http://www.ahram.org.eg/weekly/2002/575/fo2.htm>

For the first time ever, a Cairo symposium brought together UNESCO experts, archaeologists, restorers,

architects and urban developers from all over the world to evaluate historic Cairo's conservation effort. Nevine El-Aref sounds out their views. June 03, 2001 Old Cairo revitalized and tourist market of Al-Fustat

- <http://www.sis.gov.eg/online/html4/o270521z.htm>.

Le site du ministère de l'information offre un large éventail d'information et diffuse des statistiques actualisées sur l'Égypte notamment sous la forme d'un *Annual Facts Book* et d'un bilan des 20 ans de l'ère Mubarak.

- <http://www.msu.edu/user/hoehn/>  
Deux évaluations portant sur l'eau potable et les égouts, leurs usages et les investissements :

- *Water and Wastewater Economic Benefit Assessment in Cairo*. John P. Hoehn & Douglas J. Krieger, (Michigan State University), prepared for the United States Agency for International Development / Cairo, April, 1996.

- *Valuing Water in a Desert Metropolis: An Economic Analysis of Infrastructure Investments in Cairo, Egypt*. John P. Hoehn and Douglas J. Krieger Michigan

# CHRONOLOGIE THEMATIQUE

PREMIER TRIMESTRE 2002

TABLEAU DES ABREVIATIONS DES DIFFERENTS JOURNAUX

Al-Ahrâm	AHR
Al-Akhabâr	AKH
Al-Ahâli	AHI
Al-Wafd	WA
Al-Ahrâr	ARR
Al-`Arabî	ARA
Al-Usbû`	USB
Al-Midân	MID
Al-	GUM
Gumhûriyya	MUS
Al-Musawwar	

*Cette chronologie a été constituée à partir de la presse égyptienne*

**Nadia Abdel Mawla**

## ENVIRONNEMENT ET SANTE

- **26/1** *Accident* Suite au naufrage d'un bateau chargé de soufre dans le Nil près de Banî Swayf, les autorités locales ont fermé les accès à l'eau potable pendant 7 heures. **WA.**
- **4/2** *Pollution* Le Ministère des Affaires Environnementales a mis en place un plan de lutte contre la pollution par le plomb dans la métropole du Caire. Ce plan prévoit d'identifier des mesures préventives, les sources de pollution et leur traitement. **AHR.**
- **6/2** *Santé* Une étude met en garde contre l'expansion des maladies du foie et des reins et rappelle que 2698 villages ont des problèmes d'accès à l'eau potable et que 1607 villages n'ont pas d'accès à l'eau potable. **WA.**
- **25/2** *Ordures* Deux contrats d'une valeur de 110 millions de LE ont été signés avec des sociétés espagnoles pour le ramassage des ordures au Caire. Leurs activités devraient débuter dans 6 mois. **AHR-INTERNET.**
- **9/3** *Lac* La fin du nettoyage du lac Al Tamsah situé dans la région d'Ismailia est prévue au mois de juin 2002. Le coût de l'opération, soit 50 millions LE, est intégralement pris en charge par les services du Canal de Suez. **AHR.**
- **11/3** *Lac* 90% de la superficie du plus grand lac d'Egypte qui s'étendait sur quatre gouvernorats (Port Said, Damiette, Sharqiyya et Daqahliyya) a été asséché. Le lac al-Manzala s'étalait à l'origine sur 750000 feddans. Cette disparition est due à la transformation de certaines parties du lac en terrains agricoles, en chemins ou en bassins d'élevages piscicoles très productifs (10 tonnes de poissons/feddans). **USB.**
- **18/3** *Recherche* Le centre d'environnement et de développement de la région arabe et européenne conçoit actuellement une base de données géographiques pour la région de la Mer Rouge et du Golfe de Adan. Cette base de données devrait servir à mettre en place des plans d'environnement et de développement adaptés dans les pays en question. Ce projet a débuté en juillet dernier et devrait s'étendre sur une période de 28 mois. Il est financé par le programme des petites aides de la Banque mondiale. Le projet

s'intéresse aux pays suivants : l'Égypte, l'Arabie Saoudite, la Jordanie, Djibouti, le Soudan, la Somalie et le Yémen. **AHR**

- **21/3** *Santé publique* La ville al-Qanâtir al-Khayriyya et les villages avoisinants souffrent de la pollution de l'eau potable qui serait à l'origine de nombreuses maladies du foie. Les analyses du centre du foie à l'hôpital d'al-Qanâtir ont prouvé que l'eau était polluée par une bactérie qui est considérée comme une des plus dangereuses pour la santé de l'homme. **AHI**
- **25/3** *Ordures* Les programmes gouvernementaux d'élimination des déchets solides échouent dans 9 gouvernorats. Les usines de recyclage ne fonctionnent plus à cause de problèmes techniques. **AHA**
- **29/3** *Doléances* Les habitants de Sâqiyyat Makkî demandent, depuis trois ans, de l'aide pour lutter contre l'inondation des rues par les eaux de drainage sanitaire. De nombreuses électrocutions ont eu lieu à cause des fils électriques qui « trempaient » dans les eaux usées. **AKH**
- **29/3** *Pollution* Les responsables de l'organisme de l'eau potable ne s'intéressent pas à la maintenance des réservoirs d'eau dans les villages, malgré les recommandations du gouverneur. Dans les villages de Menoufia, l'eau potable est mélangée aux eaux du drainage sanitaire ce qui cause les maladies du foie. **ARR**

## URBANISME

- **23/12** *Travaux* Le Gouverneur du Caire, M Abdel Rehim Chehata, a annoncé, malgré les problèmes et les surcoûts apparues dans le précédent tunnel d'Al Azhar, le projet d'un

nouveau tunnel urbain entre la place Ramses et la rue Salah Salem pour un coût de 1,4 milliards LE. Ce projet prévoit la démolition de 305 habitations et la confiscation de 34545 m<sup>2</sup>. **WA**

- **10/1** *Monuments* Le niveau de la nappe phréatique augmente dangereusement dans certains gouvernorats où les travaux de drainage sanitaire ne sont pas encore terminés. Le Parlement met en garde contre l'effondrement de monuments islamiques au Caire pour cette raison. **AHA**
- **2/2** *Drainage sanitaire* L'Etat investit 75 milliard LE sur 10 ans pour étendre les réseaux d'eau potable et de drainage sanitaire aux zones non raccordées. **AHR**.
- **3/2** *Drainage sanitaire* Le Ministre du Logement et de Utilités a annoncé l'achèvement de la phase finale du projet de drainage sanitaire dans la métropole du Caire. Le nouveau réseau desservira les quartiers du Vieux-Caire, de Basâtîn, Ma`âdî, Dâr al-Salâm et la ville nouvelle al-Qâhira al-Gadîda. Le coût de l'investissement a été 200 millions de LE. **WA**.
- **11/2** *Informel* Les constructions informelles<sup>15</sup> sont le problème essentiel du Nord du Sinaï où il existe 38 quartiers démunis de tout services publics. **AHI**
- **22/2** *Rénovation* Le Gouverneur du Caire a annoncé que les travaux de stabilisation de la nappe phréatique se sont achevés dans le Vieux Caire. D'autre part, les travaux de rénovation de 26 monuments historiques ont commencé. **AHR-INTERNET**.

<sup>15</sup> (العشوائيات)

□ **22/2** *Drainage sanitaire* La société qui exécutera les travaux de drainage sanitaire dans la vieille ville du Caire, estimés à 70 millions LE, a été choisie par le Gouverneur du Caire. **AHR-INTERNET.**

□ **2/3** *Alexandrie* Le projet d'élargir la corniche d'Alexandrie se terminera dans le courant du mois de mars en vue de l'inauguration de la grande bibliothèque. **AHR-INTERNET.**

**11/3** *Service public* Le Ministère du Logement a mis en place un système de carte prépayée (à l'instar des compagnies de téléphones cellulaires) pour s'acquitter des factures d'eau. La ville du Dix de Ramadan a été la première ville industrielle choisie expérimenter ce projet pilote. **USB.**

□ **18/3** *Périphérique* Le Gouverneur de Gîza, M Mahmoud Abou El Leil, a décidé d'empêcher toutes constructions le long du périphérique de Gîza sur une largeur 50 m de part et d'autre de la route qu'il réserve à des jardins. A cette fin, tous les bâtiments et autres souks qui occupent cette frange vont être démolis. **WA.**

□ **23/3** *Pont* 80% des travaux de la troisième phase de l'axe du 26 juillet qui reliera les ponts du 6 octobre et du 15 mai sont achevés. La circulation devrait commencer en juin prochain. **AHR-INTERNET.**

## LOGEMENT

□ **26/2** *Effondrement* 21 blessés et 20 personnes dont trois mariées sont mortes dans l'effondrement d'un immeuble à Damiette. Pourtant une décision de démolition avait été prise pour cet immeuble en l'an 2000. **AKH.**

□ **26/2** *Législation* Le projet de loi sur la construction uniforme sera

présenté devant le Conseil des Ministres avant d'être débattu devant l'Assemblée du Peuple. Ce projet englobe quatre différentes lois : la loi des édifications, la loi de la planification urbaine, la loi sur la sauvegarde des monuments historiques et enfin la loi sur l'union des occupants (immeuble). Cette nouvelle loi facilite l'obtention des permis de construire, établit des normes d'entretien des bâtiments, simplifie les procédures de démolition *de bâtiments non-habités et instaure* une « union des occupants » qui devrait participer à la préservation du patrimoine immobilier. **AHR-INTERNET.**

□ **27/2** *Aide au logement* Le Ministre du Logement et des Utilités, M Mohamed Ibrahim Suleiman, a offert 70000 unités de logement pour les personnes à revenu modéré. Les bénéficiaires pourront prétendre à un prêt équivalent à 80% du prix d'achat. **WA**

□ **3/3** *Effondrement* Moins de 48h après l'effondrement de l'immeuble de Mansûra qui a fait 6 morts et 10 blessés, un deuxième immeuble de 4 étages s'effondre de nouveau à Mansûra. **ARA**

□ **4/3** *Effondrement* Mort de 3 personnes dans l'effondrement d'un immeuble à Mahalla. A Damiette, six personnes dont 4 mariées qui se préparaient chez le coiffeur du rez-de-chaussée ont trouvé la mort dans l'effondrement d'un immeuble. **USB**

□ **6/3** *Inquiétudes* 150000 habitants de la ville du 15 Mai mettent en garde contre l'effondrement des immeubles construits par l'Organisme de Construction et de Logement. **ARR**

- **16/3** *Jeunesse* La construction d'une ville pour les jeunes, de 2500 habitants, sur une superficie de 33 feddans, est envisagée à 1 Km des pyramides. Ce projet nécessite un investissement de 90 millions LE et devrait se réaliser sur une période de 36 mois. [AHR-INTERNET](#)
- **18/3** *Informel* D'après le Ministre de l'Administration Locale, l'Égypte a consacré 2,5 milliard LE afin de réhabiliter 926 quartiers irréguliers « `Ashwâ'iyât » dans lesquels vivent 5 millions d'habitants. 20 quartiers devront être démolis, 10 ont été déjà démolis et 5 sont actuellement en voie de démolition. [AHR-INTERNET](#).
- **18/3** *ville nouvelle* Le Gouverneur d'Ismailia, M Fouad Saad El Din, a remis les contrats et clés de 400 logements à la ville Al Mostakbal. Ces logements ont une superficie de 68 m<sup>2</sup> et le loyer mensuel atteint 94 LE. [AKH](#)
- **18/3** *Législation* le député Wafdi, Mounir Fakhri, Abdel Nour, a présenté un projet de loi qui permettrait aux étrangers d'être propriétaire de plus de deux biens immobiliers, à condition que ces biens ne soit ni un monument ni assujettie à la loi de préservation des monuments. [USB](#)
- **19/3** *Législation* Le comité du logement au parti national démocrate débattera du projet de loi sur la relation entre le propriétaire et le locataire. Le projet de loi prévoit l'augmentation du loyer mensuel pour les logements résidentiels. Les loyers seraient cinq fois supérieur au loyer actuel pour les logements construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1944, quatre fois supérieur pour les logements construits entre le 1<sup>er</sup> janvier 1944 et le 5 novembre 1961, trois fois supérieur pour les logements

construits entre le 5 novembre 1961 et le 6 octobre 1973, deux fois supérieur pour les logements construits entre le 6 octobre 1973 et le 9 septembre 1977 et doublerait pour les logements construits entre le 9 septembre 1977 et jusqu'à la date d'exécution de la loi n 136 de 1981. [AHR](#)

- **20/3** *Prohibition* Le Gouverneur de Gîza a décidé de poursuivre la campagne de condamnation des magasins ouverts, sans autorisation, dans des logements résidentiels. La fermeture ne concerne pas les magasins qui ont ouvert pendant le mandat de l'ancien gouverneur et qui décide maintenant leur situation. [AHI](#)

- **26/3** *Jeunesse* Le Ministre de la Jeunesse et des sports, Dr Aly Al Din Helal, a annoncé que des centres de jeunes seront construits dans 1225 villages démunis de services publics Ce projet intervient dans le cadre de l'intérêt du Président de la République pour les villages. [AHR-INTERNET](#)

## ECONOMIE

- **12/3** *Pauvreté* La commission parlementaire des questions au gouvernement critique dans un rapport la politique du gouvernement en place. D'après ce rapport, seulement 20% des égyptiens les plus pauvres ont accès à l'aide sociale, 12,5% des enfants de moins de 5 ans souffrent de malnutrition. En outre, il y aurait toujours d'après ce rapport 434000 familles qui habiteraient dans des logements insalubres. [MID](#).

- **12/3** *IDH* Le PNUD a classé l'Égypte selon l'indice de développement humain au 105<sup>ème</sup> rang (sur 162). [MID](#)

□ **24/3** *Pêche* Le Président de l'Organisme du développement du Lac Nasser a assuré que la libéralisation du marché du poisson a augmenté la production journalière : 55 tonnes de poissons ont été produit en janvier 2002, contre 17 tonnes l'année dernière à même époque. Les réformes ont également permis l'apparition sur le marché de nouveaux de poissons, qui auparavant ne pouvait se vendre à cause de leur prix excessif. **AKH**

## TRANSPORTS

**23/12** *Autoroute* Le Ministère des Transports a décidé de transformer en autoroutes six routes nationales. Ces axes sont le Caire- Alexandrie- Matrûh, le Caire-Ismâ`îliyya- Port Said, le Caire- Suez, le Caire- Benha, Mansûra-Damiette et le Caire- Assiout- Aswan. La mise en place de services sur ces futures autoroutes, comme des stations d'essence ou des cafétérias, va aider à financer les frais de cette transformation. **AKH**.

□ **9/1** *Rail* Le prix du ticket augmente pour les trains de deuxième et troisième classes. **AHI**

□ **20/1** *Travaux* Le Gouvernorat de al-Minyâ a commencé les travaux du pont Mohamed Badawi qui reliera la route agricole (le Caire- Aswan) au désert de l'Ouest à Sharqiyya. **AKH**.

□ **21/1** *Métro* L'exécution de la 5<sup>ème</sup> phase de la 2<sup>ème</sup> ligne du métro entre Gîza et Munîb a commencé tandis que des études de la 3<sup>ème</sup> ligne entre Imbaba et l'aéroport se terminent. **AKH**.

□ **7/2** *Rail* Dr Ibrahim Al Deméri, Ministre du Transport, a assuré que parmi les pertes annuelles de l'Organisme des transports

ferroviaires, 5 millions LE étaient le fait d'enfants malveillants qui ont lancé des pierres sur les trains. **WA**.

□ **17/2** *Autoroute* L'Organisme des routes, des ponts et du transport terrien a signé un contrat avec une société spécialisée dans les écrans électroniques. Ce contrat prévoit l'installation de quatre panneaux électroniques dédiés à la météo sur l'autoroute du Caire- Alexandrie. **AHR**.

## GRANDS CHANTIERS

□ **29/12** *Autoroute* M Mohamed Ibrahim Suleiman, Ministre du Logement, a déclaré que le rendement annuel de l'autoroute côtière internationale : serait de 1,2 milliards LE. La phase finale de cette autoroute, qui reliait à terme la Palestine depuis Rafah à Al Saloum en Lybie devrait se terminer l'année prochaine. **WA**.

□ **14/3** *Tushka* Le Ministre des Ressources Aquatiques et de l'Irrigation, Dr. Mahmoud Abou Zeid, a annoncé que les 15000 premiers feddans de Tushka seront irrigués, avec l'eau du Nil, en octobre prochain. **GUM**.

□ **17/3** *Tushka* Le Ministre des Ressources Aquatiques et de l'Irrigation a annoncé qu'un accord a été passé avec un groupe de sociétés privées américaines spécialisées dans l'énergie solaire. Il prévoit le financement de matériels afin d'assurer l'autosuffisance électrique de la vallée de Tushka. La partie américaine devrait prendre en charge l'équipements et le gouvernement devrait assumer la construction de l'infrastructure. **AKH**.

- **18/3** *Culture* M Farouk Hosni, Ministre de la Culture, a annoncé que la première pierre du Musée de la Civilisation sera posée le 25 avril prochain après l'inauguration de la bibliothèque d'Alexandrie. **AHR-INTERNET.**
- **23/3** *Tushka* En août à Tushka, la station des pompes « Moubarak » devrait procéder à ses premiers essais avant son ouverture officielle en Octobre. Cette station pourra irriguer 540 000 feddans. **AKH**

#### ZOOM SUR LA CATASTROPHE FERROVIAIRE

Un accident ferroviaire sans précédent s'est produit dans la région d'al-`Ayyât le 20 février dernier. Le train du *Said* qui dessert depuis, le Caire jusqu'à Aswan, les villes du sud de l'Egypte s'est soudainement embrasé. Selon certaines estimations<sup>16</sup>, il y aurait des milliers de victimes. L'accident a eu lieu pendant les fêtes du grand baïram. Or, lors de cette période de congé, le Caire se « vide » et les trains connaissent des affluences records. Mais comment expliquer un tel désastre? L'ampleur de la catastrophe et ses conséquences ne révèlent-elle pas brutalement la faillite de l'infrastructure et de la gestion du rail en Egypte? N'est-elle le signe d'un profond mépris de la part des décideurs pour les couches les plus pauvres de la société égyptienne<sup>17</sup>?

Contrairement aux premières rumeurs, la responsabilité d'usagers imprudents<sup>18</sup> a été écartée. En effet, l'enquête officielle établit de manière implacable des fautes successives dans les procédures d'entretien et de maintenance du matériel roulant. D'après l'enquête rapportée dans la presse nationale, les responsables du train savaient qu'il existait un risque d'incendie dans quatre wagons. Dans

<sup>16</sup> Il est toujours difficile quand il s'agit d'événement dramatique comme celui de citer des estimations « valides », tout simplement parce que le décompte des victimes n'est ni systématique ni transparent.

<sup>17</sup> En effet, l'état « critique » dans lequel sont abandonnés les voitures de 3<sup>ème</sup> classe n'est pas une fatalité en soi.

<sup>18</sup> Des passagers auraient utilisé des réchauds artisanaux dit "bâbûr" pour préparer du thé dans l'un des wagons.

l'attente du flot annuel de passagers de la « grande fête », les responsables techniques ont procédé au nettoyage de wagons supplémentaires à l'aide de produits comme du kérosène ou du « Solar ». Comment ces deux solvants hautement inflammables, efficace et bon marché certes, ont pu être utilisés pour entretenir les sièges en bois, qui équipent les voitures de 3<sup>ème</sup> classe ?

Par ailleurs, l'enquête mentionne l'existence de fils électriques dénudés, qui n'ont fait l'objet d'aucunes réparations, et ces mêmes wagons ne possédaient pas d'équipements de sécurité (signal d'alarme ou/et extincteurs) D'après le rapport, fondé sur le témoignage des employés, les voitures 11 et 12 du train n° 832 en direction d'Aswan pouvait prendre feu à tout moment. Les employés ont prévenu qu'un accident pouvait survenir, mais les responsables n'ont pas tenu compte de leurs avertissements.

L'incendie aurait été provoqué par des étincelles jaillissant à l'endroit où les fils électriques étaient découverts. Le feu se serait propagé par les toits imbibés de solvant des wagons 11 et 12 et la multitude de bagages entreposés. Des amas de débris incandescents sont tombés sur les passagers, qui essayèrent en vain de les éteindre. Les flammèches sont transformées en flammes et les wagons « archi bondés » sont devenus un brasier sans issues. La foule entravait l'ouverture des portes et des barreaux empêchaient toute sortie par les fenêtres. Deux facteurs qui ont multiplié dramatiquement le nombre de victimes. Le feu aurait ensuite atteint des réchauds qui ont aussitôt explosés. L'incendie a gagné wagons 9 et 10. A ce moment le train roulait toujours à vive allure, provoquant un gigantesque appel d'air. A l'instar d'une « cheminée » ou d'une « torche ». Sans système d'alarme ni de rétroviseurs, le cheminot ne pouvait être alerté et la locomotive s'arrêter. Le train enflammé aurait roulé encore dix kilomètres avant de s'immobiliser. L'incendie a finalement dévasté sept wagons. Le rapport rapporte qu'il y avait 600 à 800 passagers dans chaque wagon et établit le nombre de victimes (blessées et décédées) a plus de 2000 personnes. Après ce drame, le Ministre des Transports et le Président de l'Organisme des chemins de fers ont été démis de leurs fonctions. ■