

Centre d'Études et de Documentation Économiques,
Juridiques et Sociales



CEDEJ - 2, Sikkat al-Fadl - Qasr al-Nil – Cairo

MAEE / USR 3123 CNRS

Les espaces piétons au Caire : révélateurs d'inégalités socio-environnementales

Antonin Margier, doctorant en urbanisme (UQAM – Montréal)

Sous la direction de Pierre-Arnaud Barthel et Iman Farag

(stage au CEDEJ : 1^{er} juin 2009 – 30 septembre 2009)

Pôle Villes et Développement Durable

Septembre 2009

Table des matières :

<i>Introduction</i>	3
1. <i>La condition piétonne: constats et réflexions</i>	5
1.1. Le piéton : un objet de recherche multidisciplinaire	5
1.2. La condition piétonne au Caire.....	7
2. <i>Analyse diachronique des dispositifs piétons du centre-ville et du Caire islamique</i>	9
2.1. La rue El-Shawarby : une piétonisation vectrice de changement social.....	9
2.2. El-Alfy : un espace de sociabilités	11
2.2.1. Une mise en place sans réflexion préalable	12
2.2.2. Un espace attractif.....	13
2.3. L'espace de la bourse: entre sauvegarde patrimoniale et revalorisation symbolique de l'image du quartier.	17
2.3.1. Au-delà de la sauvegarde, l'image du centre-ville	18
2.3.2. L'espace de la bourse : un espace de flux?	19
2.3.3. L'émergence d'un processus de gentrification par la fréquentation des cafés?	22
2.4. Semi-échec en tant qu'espaces publics piétons	24
2.5. La rue Al Mu'iz: symbole d'un aménagement local touristique	26
2.5.1. Un projet de réhabilitation à visée touristique-patrimoniale	26
2.5.2. Patrimonialisation touristique et impacts socio-économiques	28
2.5.3. Les marchands et les activités traditionnelles mis en cause	29
2.5.4. Un simulacre de la ville arabe?	30
3. <i>L'aménagement des espaces piétons, révélateur d'inégalités socio-environnementales</i>	33
3.1. Quels usages des espaces publics au Caire?.....	33
3.2. Le piéton : nouvelle figure de l'aménagement des périphéries aisées ?	34
3.2.1. Analyse des discours promotionnels	35
3.2.1. Les opérations de piétonisation : des objectifs différents au centre ville et dans les périphéries	36
<i>Conclusion</i>	37
<i>Bibliographie</i>	38

Introduction

En 1998, il apparaissait que plus d'1,5 million de voitures circulaient quotidiennement dans les rues du Caire au sein d'un réseau conçu pour 500000. En ajoutant à cela la croissance démesurée des microbus, il est aisé de comprendre que le besoin d'espace pour fluidifier les déplacements motorisés s'accroît considérablement et que par conséquent, cette croissance se fait au détriment des piétons, "as a result, Cairo is caught in a spiral of traffic jams and pedestrians are increasingly squeezed into a smaller space" (Al Ahram weekly, 2-10 Octobre 2007). En février 1999, nous pouvions prendre connaissance dans l'hebdomadaire Al-Ahram weekly du fait que lors d'une réunion sur les problèmes à l'origine des problèmes de trafic dans le grand Caire et sur leur résolution, la place des piétons n'a quasiment pas été évoquée sauf en fin de réunion par la proposition d'un tunnel piéton près de l'Université du Caire. Nous pouvons également évoquer les ambitions initiales accompagnant le projet de construction du tunnel Al Ahzar qui visaient par la suite à détruire l'autopont et à développer à la place un vaste espace public et piéton entre les mosquées Al Hussain et Al Ahzar. Mais cet autopont est resté malgré la création du tunnel. Ces quelques exemples mettent en exergue le fait que le piéton et la marche ne constituent pas des objectifs majeurs au sein des logiques aménagistes et sont même négligés. Cette place minime qu'occupent les piétons dans les projets et les débats autour des problèmes de congestion de la ville illustre le fait que le cœur des préoccupations des aménageurs et des acteurs politiques se situe davantage au niveau de la gestion du trafic motorisé. Or la place des piétons devrait faire l'objet d'attentions aussi vives puisque c'est en favorisant la marche et des espaces qui y soient favorables, que le trafic pourrait se fluidifier, c'est en favorisant le déplacement pédestre que les citoyens pourraient limiter l'utilisation de la voiture. Il semble d'ailleurs acquis pour de nombreux chercheurs en planification urbaine que le développement d'un centre ville ou d'un espace urbain passe par la présence d'espaces piétons de qualité (Gehl, Salheen). Or le Caire, ville tentaculaire et surpeuplée est plutôt ingrate envers ses piétons et ses marcheurs. Quiconque s'est baladé dans cet espace urbain a pu constater les difficultés auxquelles sont soumis les piétons et le mépris dont ils sont l'objet par les automobilistes. Avec une moyenne de 45 cm carrés d'espaces verts par habitant, il apparaît clairement que les espaces de liberté et de loisirs pour les citoyens sont très faibles. Si des usages alternatifs d'utilisation de l'espace public apparaissent (rond-points parsemé d'herbes, utilisation des ponts et des bords du Nil, bandes d'herbe entre des voies rapides), il existe tout de même certains espaces réservés aux piétons. Quelles sont alors les conditions de mise en place de ces espaces? Qui en sont les acteurs principaux? Comment évoluent-ils? Mais la problématique des espaces piétons rejoint celle des espaces publics et de leurs usages. Si rues piétonnes il y a, quelles

libertés d'usages offrent-elle aux citoyens? Quelle est la portée réelle de ces rues sur l'utilisation de l'espace public? À quels usages sont elles destinées par les pouvoirs publics et privés? À qui sont destinés ces espaces piétons? Après avoir illustré dans une première partie la condition piétonne au Caire, nous procéderons à une analyse des rues piétonnes institutionnalisées au Caire, afin de tenter d'en saisir les conditions de mise en place, les objectifs mais aussi les usages. Puis nous tenterons dans une troisième partie de comprendre comment les aménagements piétonniers illustrent finalement la négation de la population la moins aisée dans les politiques aménagistes et comment la figure du piéton semble s'immiscer dans l'aménagement des périphéries aisées.

Méthodologie :

Afin d'élaborer cette recherche, nous avons fait appel à une double méthodologie. D'une part, cette analyse se base sur une recherche théorique et conceptuelle autour du phénomène piéton dans la ville et sur les espaces publics. À travers une recherche virtuelle sur le réseau SHS, nous avons pu constater que de nombreuses disciplines s'intéressent au piéton dans la ville et qu'il existe une pluralité d'approches. Il convient donc de positionner notre recherche par rapport au corpus de connaissances existant afin de ne pas investir un champ disciplinaire trop vaste. En parallèle à cette recherche théorique, nous nous sommes également attachés à réaliser une recherche documentaire autour des espaces piétons au Caire, notamment à travers les articles de l'hebdomadaire Al Ahram weekly, ce qui nous a permis de saisir les différents discours qui accompagnaient la mise en place des opérations urbaines. D'autre part, nous avons procédé à une analyse pragmatique et empirique basée sur une étude de cas précis, focalisant notre attention sur des rues dont la piétonisation découle d'objectifs institutionnels ou privés. Cette sélection évitant ainsi d'analyser les nombreuses ruelles piétonnes entre les immeubles ou dans des espaces moins fréquentés du Caire que nous ne pouvons répertorier. Nous y porterons certes une attention mais elles ne constitueront pas le centre de l'analyse et nous serviront davantage à comprendre l'évolution et l'usage des rues évoquées précédemment que sont les espaces piétons du centre. Cette analyse empirique s'est basée sur des entretiens avec différents acteurs institutionnels (architecte, urbanistes, aménageurs...) et par des phases régulières d'observation des espaces étudiés. Concernant les interviews, il s'agissait d'entretiens semi-dirigés qui nous ont permis de saisir les différentes dimensions du piéton au Caire ainsi que les conditions de mise en place de ces espaces consacrés mais également des enjeux plus larges de l'aménagement du Grand Caire. Concernant le travail de terrain, il s'agissait de phases régulières d'observation distante pendant lesquelles, installés à une table d'un café ou dans la position d'un flâneur, nous prenions des notes et des photos. Bien sûr, ces phases d'observation se sont déroulées

autant en semaine que le week-end, à différentes heures de la journée et de la soirée, ce qui nous permis d'explorer les différentes temporalités des usages de ces espaces. Parfois, nous discussions avec certains commerçants et passants mais il s'agissait davantage de saisir certains enjeux ou de confirmer certaines impressions. Ce travail ne s'appuie donc pas sur une enquête d'opinion. La photographie était importante dans cette recherche puisqu'elle nous a permis d'illustrer certains des enjeux piétons. Nous avons donc privilégié la photographie comme « capteurs » des micro-événements urbains éphémères mais également pour illustrer les formes urbaines de nos différents terrains d'études. La photographie « n'invente pas ; elle est l'authentification même » disait Roland Barthes dans la mesure où les photographies sont des « images » du réel. Cette authentification justifie l'intérêt que nous avons eu pour cette forme de matériau de travail. Mais il faut garder à l'esprit que ce travail n'est évidemment pas exhaustif et trouve ses limites d'une part dans le temps plutôt court consacré à cette étude et d'autre part dans notre faible connaissance du Caire et de la langue arabe.

1. La condition piétonne: constats et réflexions

1.1. Le piéton : un objet de recherche multidisciplinaire

Le piéton et la marche, après avoir occupé la littérature du XIXème siècle avec la figure du flâneur de Walter Benjamin ou le marcheur de Baudelaire, émergent en tant qu'objet de recherche dans les sciences actuelles. La recherche autour du piéton semble faire appel à des disciplines très variées telles que l'urbanisme, la sociologie, l'architecture ou la philosophie (Urry, Sansot, Bachelard).

Une partie de la littérature s'intéresse au piéton comme un acteur vulnérable aux dangers de la ville et notamment aux déplacements motorisés. En effet, une grande part de la recherche notamment anglo-saxonne s'intéresse à la sécurité piétonne et aux comportements des marcheurs dans la ville mettant à contribution des disciplines telles que la psychologie environnementale ou l'ingénierie des transports et de la sécurité. Il s'agit souvent d'études quantitatives sur la vitesse des déplacements et sur les accidents. Ces recherches en ingénierie des transports mettent donc en avant «la dimension physique et fonctionnelle du déplacement» (Thomas, 2007).

Certains urbanistes et architectes s'intéressent davantage à la dimension fonctionnelle de la marche, la considérant comme un enjeu de la durabilité et du renouvellement (Pacquot, Gehl, Levy). Il s'agit de recherches qui s'inscrivent dans le développement des mobilités douces, dans la prise en compte des mutations des échelles de vie des citoyens et des nouveaux usages de la ville post-moderne. Ceux-ci se focalisent notamment sur les aménagements destinés au piéton, sur l'accessibilité à tous et sur la création d'espaces publics et de centres-villes favorables à la marche, revisitant ainsi les caractéristiques de la ville de la courte distance. Il s'agit d'un certain retour au piéton et à la ville compacte afin de limiter les impacts environnementaux de l'usage de la voiture et de l'étalement urbain qu'elle favorise. Cette tendance de la recherche sur les piétons s'inscrit en parallèle à l'émergence de politiques de piétonisation des centres-villes qui se multiplient à la suite des exemples réussis des villes scandinaves et néerlandaises.

Pour leur part, les sociologues s'intéressent davantage à la «dimension sociale» de la marche. En effet, une certaine partie de la recherche sociologique s'intéresse aux comportements sociaux développés par la marche (Goffman, Joseph) et aux stratégies de déplacement et de coexistence mises en œuvre dans les espaces publics. Il s'agit également d'étudier les conditions de sociabilité et les rencontres que peut favoriser la marche (Putnam, Jacobs, Sennett), ce qui rejoint les enjeux du développement d'un sentiment d'appartenance communautaire dans la ville ou le quartier. En effet, Jacobs a montré dans son célèbre ouvrage «Life and death of great american cities » comment la vie sociale d'un quartier et de ses rues participait d'une surveillance inter-habitante et que le développement de la marche dans la rue permettait ainsi non seulement d'augmenter le sentiment communautaire mais également la sécurité des habitants.

Par ailleurs, certains chercheurs s'intéressent au piéton comme un acteur de la ville qui utilise l'espace urbain non seulement comme un espace de flux ou de sociabilités et de rencontres, mais également comme un espace affectif et kinesthésique, le piéton ressentant et construisant la ville par ses cheminements (CRESSON, Augoyard, Thomas, Thibaud). Se rapprochant de la vision esthétique et artistique de la marche, cette perspective de recherche se situe à la croisée de l'architecture, de la philosophie et de la psychologie environnementale et interroge la dimension poétique et sensorielle des cheminements urbains.

Nous pouvons également évoquer une vision au sein de laquelle la marche constitue un exercice sportif. Certains médecins et acteurs des politiques publiques s'intéressent effectivement à ce déplacement en tant que moyen de contrer certains problèmes de santé publique tels que l'obésité par exemple.

Pour notre part, notre apport théorique se situe à la croisée de la sociologie et de l'urbanisme. Nous nous inspirons des études sociales sur les comportements sociaux et sur les espaces publics mais également des analyses des nouvelles formes d'aménagement urbain. Il s'agit alors de comprendre les conditions de mise en place des opérations urbaines, de saisir les enjeux principaux de la piétonisation tout en tenant compte des usages sociaux qui en sont faits.

1.2. La condition piétonne au Caire

Au Caire, nous ne pouvons que constater la forte occupation des moindres interstices herbagers dans l'espace urbain par la population et les familles. En effet, il suffit par exemple de se balader le long du Nil aux endroits où les côtes ne sont pas privatisées pour voir une foule de citoyens en faire un usage social. En effet les soirs de fin de semaine, de nombreux groupes de jeunes cheminent en discutant le long des quais, des couples sont accoudés aux barrières, des adolescents utilisent les statues pour s'asseoir, tandis que des familles utilisent les trottoirs des ponts pour pique-niquer. Or la circulation et la pollution y étant particulièrement intenses, les conditions d'un établissement ludique dans ces endroits ne relèvent pas d'un extrême confort. Par contre, cela semble révéler le cruel manque d'espaces verts ou publics destinés aux populations qui n'ont pas les moyens de consommer mais qui souhaitent simplement prendre l'air. La plupart des espaces disponibles sont investis à l'exemple du rond point et des environs de la place Tahrir. Ce rond-point herbager devient dès la tombée de la nuit un lieu de rencontres et de pique nique. Ainsi nous constatons une réutilisation sociale de lieux qui sont destinés aux déplacements motorisés (rue Talat Harb, Qasr El Nile, Tahrir). Par ailleurs, le succès populaire du parc Al Ahhzar malgré le fait qu'il soit payant, témoigne de cet engouement pour les espaces verts et les jardins.

À l'encontre de ces exemples d'utilisation piétonne de certains lieux, il convient d'évoquer la situation du marcheur au Caire, l'espace urbain étant particulièrement congestionné. Selon les heures de déplacement, les voitures sont de partout. Très peu de passages piétons sécuritaires existent et traverser les routes à pied tient souvent de la gageure. Puis la proportion de voitures étant tellement massive, qu'afin de maximiser l'occupation de l'espace, les gens ne laissent pas d'espaces entre les voitures garées le long des trottoirs, ce qui empêche d'accéder à directement ceux-ci. Par ailleurs, les trottoirs eux mêmes sont réellement mal conçus. La majorité de ces trottoirs fait 45-50 centimètres de hauteur, dimension infranchissable par des personnes âgées ou handicapées. Et pour celles en mesure de passer sans encombre ces trottoirs, le périple n'est pas pour autant fini puisque beaucoup de ces trottoirs sont rompus, notamment par des allées qui sont remplies de voitures. Et c'est sans évoquer l'état du pavement

des trottoirs desquels des morceaux de pierre sont arrachés laissant de gros trous au milieu du passage, rendant impérative la vigilance. Le cheminement en ville constitue donc un parcours semé d'embûches. Par conséquent, la marche en tant que flânerie et moyen de visiter et d'apprécier la ville est difficilement concevable puisque il faut en permanence être attentif et il devient donc délicat de marcher en regardant l'architecture ou le regard en l'air. Un marcheur, pour s'en sortir sur les trottoirs du Caire doit constamment regarder devant lui. Cette difficulté à marcher librement sur les trottoirs oblige les passants à marcher sur la route, entre les voitures garées et les voitures qui roulent à toute allure, augmentant encore la vulnérabilité et l'agacement du piéton. Ces quelques exemples illustrent assez bien les difficultés auxquelles font face les piétons au Caire et particulièrement les raisons pour lesquelles il est devenu complètement désagréable de se promener dans la ville. La marche ne devient plus qu'une contrainte, expliquant le fait que les habitants utilisent désormais la voiture pour le moindre trajet et éliminent la marche de leurs pratiques régulières. Hormis les dimensions physiques de l'environnement urbain, d'autres paramètres sont importants à prendre en compte dans le contexte du Caire pour expliquer la prédominance du choix de la voiture par rapport à la marche. En effet, comme nous le signale Dina Backhoum (entretien du 8 septembre), la marche au Caire est dangereuse. En effet, il n'existe pas de respect pour les priorités ou les feux rouges, les passages piétons sont très rares et leur présence ne semble pas davantage inciter les gens à s'arrêter. De plus, les gens conduisent n'importe comment. Ensuite, il faut tenir compte de l'existence d'un harcèlement social envers les femmes dans l'espace public qui semble très présent. Par conséquent, beaucoup de femmes, dès qu'elles en ont les moyens préfèrent prendre leur voiture plutôt que de subir des insultes ou des réflexions récurrentes dès qu'elles se baladent. Troisième point important, la pollution. Celle-ci est tellement manifeste dans l'environnement du Caire que les moindres initiatives de balade urbaine ou de déplacement piéton sont limitées car le confort sanitaire et sensoriel n'existe pas. Les seuils de pollution dépassent certains jours, dix fois les seuils autorisés par l'organisation mondiale de la santé, ce qui symbolise l'importance des problèmes de pollution. Ces trois critères permettent d'expliquer en partie les raisons qui poussent les citoyens à limiter les déplacements piétons et favoriser la voiture. De plus, le déplacement piéton est progressivement devenu synonyme de pauvreté, la voiture constituant un symbole très fort de réussite et stigmatisant par conséquent le piéton. Ainsi, la rareté des espaces piétons et la pénibilité de la marche au Caire révèle un paradoxe assez étonnant puisque la majorité des citoyens sont piétons mais la priorité des aménageurs est clairement la voiture. Après avoir analysé rapidement la condition piétonne au Caire, nous allons focaliser notre attention sur des études de cas à travers les exemples de zones piétonnes dans le centre ville du Caire.

2. Analyse diachronique des dispositifs piétons du centre-ville et du Caire islamique

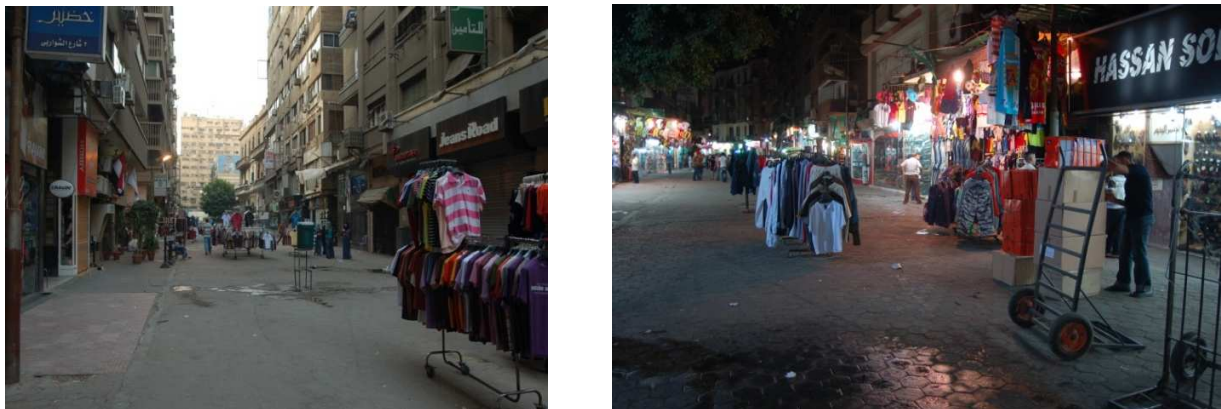
Au sein d'un réseau de voiries particulièrement dense, plusieurs espaces piétons institutionnalisés apparaissent et tentent de subsister à l'envahissement et à la pénétration des voitures qui semblent ne pas connaître de limites. Par leur dimension institutionnelle, il s'agit d'espaces qui se distinguent des ruelles ou des interstices existant entre les immeubles.

2.1. La rue El-Shawarby : une piétonisation vectrice de changement social

Cette rue constitue le premier exemple de rue piétonisée au Caire, il s'agit d'une large rue reliant l'avenue Qasr El Nile à la rue Sarwat. Au début des années 70s, elle constituait le pôle central de vente des vêtements de luxe détaxés en provenance de Port-Saïd et représentait donc une zone d'activité très intense. C'est cette intensité et cette densité de personnes dans la rue qui ont incité le gouvernorat à fermer cette rue aux voitures. Aujourd'hui, cette activité n'existe plus mais la rue est restée piétonne. Pour autant, aucun effort (Salheen, entretien du 16 août 2009) ne semble avoir été réalisé pour installer du mobilier urbain de qualité. La première impression que l'on peut avoir en pénétrant dans cette rue est celle d'un vaste espace non entretenu. Il s'agit d'une large rue, longue de 230 mètres dont la condition piétonne a été rendue possible par la présence d'artères parallèles permettant de desservir correctement les magasins et d'accéder facilement aux cliniques à proximité sans qu'elles ne fassent l'objet d'embouteillages. Mais la rue semble devenue assez vide puisqu'il n'existe plus l'intensité commerciale qui la caractérisait dans les années 70. Aujourd'hui, de cette effervescence commerciale il ne reste que les magasins de chaque côté. La plupart de ceux-ci sont des boutiques de vêtements et de chaussures dont les propriétaires tentent d'attirer les clients par la mise des étalages dans la rue. Mais la largeur de la rue et l'absence d'activités en son sein pousse davantage à circuler qu'à flâner. Par ailleurs, nous n'y observons aucun mobilier urbain, aucun banc, ni même un seul aménagement de verdure. Concernant l'évolution sociale, il est intéressant de noter qu'initialement, l'activité marchande de cette rue attirait principalement les couches élevées de la population tandis qu'après la piétonisation, ce sont davantage les couches moyennes qui se sont approprié cet espace. Notamment car, ne pouvant plus venir en voiture, les personnes les plus aisées se sont rabattues vers d'autres espaces (Salheen, entretien du 16 août 2009) et notamment vers les malls commerciaux.



Peu d'activités, il s'agit plus d'une rue qui sert de raccourci, mais des magasins sont présents tout le long.



Certains magasins sortent les étalages de jour comme de nuit

Le changement social qui a affecté la rue Al Shawarby semble assez fort, au point que pour Gamal Nkumrah, journaliste à Al Ahram, cet espace soit devenu le lieu de la déviance et du crime, «many of the residents and those who make a living in the street are engaged in informal economic activities, self-employed artisans, hustlers, drug dealers, prostitutes and rent boys». (Gamal Nkrumah, Al Ahram weekly, 19-25 avril 2007). Cette rue illustre donc selon cet auteur le déclin du centre ville du Caire, puisqu'il s'agissait auparavant d'un espace dans lequel se «pavanaient» les riches femmes à la recherche d'articles de qualité. Mais aujourd'hui, s'il reste quelques symboles de cette époque fastueuse, ils n'en soulignent que davantage le changement et la nouvelle utilisation de la rue par les vendeurs illégaux et l'activité criminelle qui régnerait dans cette rue. Un film a récemment été réalisé par Moustafa Yousef, pour son diplôme de fin d'études en art sous forme de documentaire sur la population qui vit dans la rue, sur les formes de solidarité entre les familles et la vie de tous les jours dans la rue mais il nous a été impossible

d'y accéder. Ce changement de valeur de la rue illustre également les propos de Mohammed Salheen qui nous rappelait lors d'un entretien que les espaces piétons attirent la délinquance et que l'on y observe des taux de criminalité plus élevés que dans les rues motorisées. Ainsi l'exemple de la rue Shawarby illustre l'importance d'anticiper et de planifier la piétonisation d'une rue, au risque que les effets induits ne soient pas ceux attendus.

Les exemples suivant s'appuient davantage sur des notions de protection patrimoniale. C'est à partir des années 80 et plus spécifiquement à partir du tremblement de terre de 1992, que les autorités égyptiennes (ministère de la culture entre autres) et les intellectuels influents (chercheurs, écrivains...) ont concentré leurs efforts vers la préservation du patrimoine urbain datant de la fin du XIX^{ème} et du début du XX^{ème} siècle. Plus que vers l'héritage pharaonique, ils se sont tournés vers le paysage urbain de l'époque Khédiviale. Les campagnes médiatiques, scientifiques et culturelles autour de la sauvegarde de ce patrimoine se sont focalisées sur la nostalgie de la période à laquelle il fait référence, la baptisant «Cairo's belle époque» (El Kadi and El Kerdany, 2006). C'est dans ce contexte de prise de conscience de l'importance du patrimoine du début du XX^{ème} siècle que se sont développés des opérations de sauvegarde du centre-ville (West-Al-Balad), notamment avec un ambitieux projet de piétonisation. Celui-ci a pris forme en deux temps, avec la création tout d'abord d'une zone spécifique au niveau d'Alfy street en 1997 et ensuite autour du bâtiment de la bourse en 1999.

2.2. El-Alfy : un espace de sociabilités

La 1^{ère} opération est lancée par le gouvernorat du Caire en 1997 et prendra forme en 1998. Il s'agit du district qui couvre 23000 mètres carrés, basé autour d'Alfy street qui relie le square Orabi à l'ouest et la rue Emad el Dine à l'est. Cet espace contenait 3 avenues principales, du résidentiel et des immeubles commerciaux (logements, restaurants, cafés et cinéma) qui datent des années 1920-30s. Ce projet s'insérait dans un plan de réduction du trafic dans le centre ville et constituait un essai pour convertir les rues du centre ville en rues piétonnes si l'essai était concluant. La rénovation des infrastructures et des fronts d'immeubles, l'installation de mobilier urbain et le nettoyage de la rue Saray al-Azbakiya ainsi que la mise en valeur du bâti ont participé à modifier singulièrement le paysage urbain de ce district. Selon Galila el kadi et El Kerdany, les usagers de ces espaces viennent maintenant pour rencontrer des amis et se relaxer dans un environnement agréable et piéton, avec des activités et des lumières dans la nuit, autour de nouveaux cafés et restaurants (El Kadi et El Kerdany, 2006).

2.2.1. Une mise en place sans réflexion préalable

Alfy street est une rue assez courte (400m) qui débouche sur Emad El Din street. Cet espace fut consacré pour les piétons en 1997 en bloquant simplement l'accès aux voitures et sans réelle réflexion sur les conditions de la piétonisation et les besoins des usagers. Davantage que d'une zone piétonne, nous devrions parler d'un «espace fermé aux voitures». D'ailleurs, aujourd'hui, nous pouvons constater qu'il y a tout de même des voitures qui parviennent à stationner dans cette rue. La portion piétonne d'Alfy street est une route goudronnée avec des trottoirs, et l'on se sent alors plutôt sur une voie de voitures que de piétons. Il faut préciser que la concertation a été inexistante lors de ce projet et seulement 34% des propriétaires de magasins de la rue était au courant du projet avant son implantation (Attia et Shafic, 2004). Or la piétonisation n'est pas satisfaisante pour tous, notamment pour les propriétaires de magasins qui y voient de nombreuses contraintes car ils ne peuvent amener leurs marchandises quand ils le veulent, mais également par la compétition qui s'est installée entre les boutiques pour satisfaire les clients et la hausse des food-stores. Car l'activité principale dans cette zone semble à première vue clairement être le commerce de détail, les cafés et les restaurants et l'étude d'Attia et Shafic le révèle empiriquement, 31,2% des activités de la rue El-Alfy constituent des restaurants ou cafés et 31,2% sont des épiceries, tandis que les kiosques à cigarettes et à soda représentent 6,2% de l'activité. La croissance de magasins de nourriture provoque chez les autres commerçants une certaine méfiance, notamment par l'attrait qu'ils peuvent avoir sur une population jeune, de fait, 43% des propriétaires et travailleurs déclarent que ce type d'activités n'est pas le plus adapté à la rue et se plaignent des magasins de nourriture. Et 12,1% estiment que la hausse de la clientèle et la foule dans la rue a des impacts négatifs sur l'environnement, 3% déclarent que la présence de jeunes couples a une mauvaise influence sur le quartier et 3% pensent que la présence de jeunes délinquants par l'ouverture tardive des restaurants et cafés, rend le quartier dangereux. Cette enquête nous permet de constater que la zone d'El-Alfy constitue un pôle d'attraction important pour les jeunes et les couples qui semblent trouver en cette rue, un espace de sociabilités dans lequel manger, se poser, discuter... Par ailleurs, certains des commerçants et des résidents redoutent que l'aménagement piéton attire des «indésirables» mais aussi des couples, qui semblent trouver en cette zone, un lieu idéal pour se rencontrer et discuter. Les auteurs de l'enquête précédente cite une résidente qui craint que la présence de bancs ne fassent de la rue un espace romantique attirant les couples comme au bord du Nil, «this would have a negative influence on our children especially the girls» (Cité par Attia et Shafic, 2004). Il est donc intéressant d'analyser les données de l'enquête susnommée pour saisir qui

sont les individus qui viennent dans cet espace et s'ils sont du quartier ou non. Parmi les passants interrogés, il apparaît que 83,6% sont extérieurs au centre ville et 14,2% vivent au centre-ville. Or parmi les visiteurs extérieurs, 20,7% viennent pour travailler, 9,7% ne font que passer et 29,2% viennent pour les magasins, 29,2% viennent pour les loisirs, passer du bon temps et 11,2% viennent pour faire les magasins et les loisirs. Ainsi, la zone piétonne d'El-Alfy attire une proportion assez conséquente d'individus extérieurs qui viennent simplement pour manger et faire quelques achats. Pour autant l'aménagement physique de la rue ne semble pas forcément idéal et particulièrement attirant, de nombreux bancs sont cassés et ne sont plus forcément droits.



Soheir Hawas (entretien 4 aout 2009), analysant les raisons d'une faible attraction de l'espace d'El-Alfy évoquait les 3 critères suivants : premièrement, en journée, très peu de magasins sont ouverts et il y a peu d'animations pour les piétons. Ensuite, Alfy est une rue lumineuse mais qui ne bénéficie pas d'abris pour se protéger du soleil, ce qui rend peu agréable le fait de s'asseoir en plein après midi. Enfin, il s'agit d'une ancienne route goudronnée pour les voitures, avec des trottoirs...ce qui ne donne évidemment pas l'impression d'une voie piétonne.

2.2.2. Un espace attractif

Pour autant, malgré ces critères plutôt répulsifs et à l'opposé des théories du design urbain des espaces piétons, nous pouvons observer des gens qui s'assoient sur les bancs, qui prennent le temps de se reposer ou de discuter. Les murets bordant les espaces verts au bout de la rue offrent également un endroit où s'asseoir. Cet endroit semble constituer un point de rendez vous, nous y avons observé plusieurs personnes attendre d'autres personnes avant de partir une fois la rencontre faite. Mais c'est aussi un

endroit dans lequel peuvent se poser ceux qui veulent prendre l'air ou simplement réfléchir. Par ailleurs, le square El Tawfikiya, une des extrémités de l'espace piéton constitue le point de rendez vous des deux jeunes amoureux dans le roman d'Alwa Al Aswany «l'immeuble Yacoubian», symbolisant ainsi son rôle de point de rendez-vous. Aspect qui ressort en effet, assez clairement d'une observation régulière. Or ce square est un tout petit terre-plein herboré coupé en deux par l'avenue Talat Harb et traversé par certains passages bétonnés. Quelques minuscules arbres y ont été plantés qui semblent régulièrement taillés et chaque partie herbagée est soutenue par des petits murets de béton qui font office de bancs.

Mais il est vrai que de manière générale, durant la journée, l'animation qui règne dans cette zone est assez limitée et de nature plutôt économique. Il s'agit davantage des livraisons pour les magasins afin de préparer les activités du soir. En effet, il semble que la rue soit ouverte la journée permettant aux vans de passer. Quelques personnes s'assoient sur les bancs placés à l'ombre et dans la partie du square à l'abri du soleil. La plupart des restaurants et cafés sont fermés la journée. L'observation hors de la période du ramadan laissait en après-midi apparaître 3 cafés ouverts et aucun restaurant. Bien sûr, durant le ramadan plus aucun n'est ouvert et l'essentiel de l'activité se concentre sur les 2 pâtisseries présentes dans la rue. Ainsi, nous constatons que durant la journée, cette rue constitue un lieu de passage pour passer d'une partie du quartier à une autre et que les activités de repos ou de contact sociaux sont plutôt limitées et ne sont par ailleurs pas favorisés par le contexte de ravitaillement des magasins.



Mais le soir à partir de 7-8h, cette rue devient particulièrement dynamique et remplie de citoyens. En arrivant par Talat Harb, nous constatons premièrement l'importance de la foule qui s'est amassée dans le square El Tawfikiya. Les individus sont assis sur les petits murets ou dans l'herbe et discutent avec entrain. Il s'agit de groupes de jeunes autant que de personnes plus âgées (il ne semble pas y avoir de prédominance des jeunes sur les vieux comme la perception des interviewés dans l'enquête de Attia et

Shafic, (2004) le laissait supposer). Des terrasses de restaurants ont même empiété sur le terre plein permettant à certains de manger directement dans le petit square. En s'élançant dans l'avenue piétonne, nous pouvons constater l'importance effective des restaurants et cafés mais également l'importance des vendeurs ambulants et des boutiques de cigarettes. Dans les restaurants également, les individus semblent présents sans prédominance particulière des jeunes. Les terrasses s'étalent sur la rue, pleines d'animation. En arrivant vers l'ouest, une longue rangée de bancs est disposée avant la fin de la rue piétonne. Ces bancs qui, l'après midi sont loin d'être remplis font l'objet le soir de batailles pour pouvoir disposer d'une place. D'un côté, les bancs donnent sur un mur sans animation, de l'autre ils donnent sur la rue. Le cadre n'a rien d'exceptionnel mais les gens semblent ravis de pouvoir s'asseoir. Des personnes seules sont présentes mais également des couples et des groupes. De fait, la présence de ces bancs comme celle du square à l'autre bout, permet de mettre à disposition des citoyens l'animation de la rue sans nécessairement devoir consommer un café ou une chicha. Ainsi, l'évidence apparaît que pour les familles les moins aisées, cette rue doit être particulièrement attractive. Mais cette attraction n'est pas le seul fait de la présence d'espaces où s'asseoir mais surtout de la combinaison des bancs et de l'animation de la rue. Car, près du musée égyptien existe également un espace piéton, pavés, avec des bancs mais sans animation. Et par conséquent, il ne semble pas y avoir autant de monde les soirs.



Ainsi, malgré les aspects négatifs dus à une non-réflexion autour du piéton, nous constatons qu'il existe une forte animation au sein d'El Alfy et qu'elle constitue un lieu où se jouent de nombreux rapports sociaux. Mais dans cet exemple également, il semblerait que les résidents aient souffert du fait de ne pouvoir rejoindre leur domicile en voiture. Et si des magasins ont ouvert (notamment des cafés et fast food), aucune forme de management global n'a été mise en place (Salheen, entretien du 16 Aout 2009), ce

qui explique les fermetures de certains magasins et le fait que les commerçants se plaignent de la concurrence excessive (Attia et Shafic, 2004).

2.3. L'espace de la bourse: entre sauvegarde patrimoniale et revalorisation symbolique de l'image du quartier

La 2^{ème} opération s'est déroulée sur un périmètre trois fois plus grand que le premier (60000 mètres carrés) qui s'étend au nord de la rue Sherif à Talat Harb et à l'est de Sabri Abu Alam à Qasr El Nil. Cet espace inclue en outre 4 immeubles commerciaux (Stock exchange, the Central Bank, the National Bank and the Suez Canal Bank), le Cosmopolitan hotel (Construit en 1903), la Radio Station et de nombreux immeubles datant des années 1920-30s. L'architecture dans ce district est assez variée allant du baroque au néo classique et à l'art nouveau en passant par le rococo. Le point central de cet espace est bien évidemment l'immeuble de la Bourse, construit en 1928 par l'architecte Georges Parcq. Ce projet de réhabilitation a été initié en 1999, par le secrétaire d'État pour les affaires gouvernementales, Tal'at Hammad. L'objectif initial de cette opération était simplement de sauver un building, celui de la bourse dont le sous sol était menacé par l'humidité du sous-sol. Mais les aménageurs ont rapidement pris conscience de l'importance de rénover le district entier qui constitue le centre financier de la capitale (Al Ahram weekly, no 448, 23-29 septembre 1999). Il s'agit d'un projet dont le financement (7,8 millions de Livres égyptiennes) est totalement privé (Egyptian Stock Exchange, Egyptian Central Bank, Egypt National Bank, et Suez Canal Bank). Impliquant des agences gouvernementales (ministère d'état pour les affaires gouvernementales, le gouvernorat du Caire, le «cairo trafic department» et la «Cairo Sanitarization and beautification agency») pour les permis et l'équipe technique (Arab contractors et Dar El Handasa engineering), ce projet a été dirigé principalement par les acteurs de la Bourse. Ce sont eux qui ont décidé de l'ensemble du réaménagement du quartier, notamment de la couleur des murs sans contacter les commerçants ou les résidents, «the project operation was thus similar to a private business in a consultancy office, where decisions were made by the client, consultant and contracting company, while the rest of the community remained involved» (Attia et Shafic, 2004, p.252). Les rues ont été pavées, des espaces verts créés, des palmiers plantés, du mobilier urbain installé (lampes et éclairages...) magnifiant ainsi l'ensemble bâti. La Bourse a également loué une compagnie privée de sécurité et de maintenance, «friends of the exchange» (Al ahram weekly) mais duquel il est difficile d'obtenir des informations ou de vérifier la réalité même de son existence. Celle-ci serait chargée de la maintenance des abords des

immeubles et de la propreté de ses chemins et jardinets autour de son immeuble principal. Il apparait que le reste de la zone a été laissé tel quel sans un quelconque plan de maintenance.

2.3.1. Au-delà de la sauvegarde, l'image du centre-ville :

En 1999, Mohamed Saad Ali, l'ingénieur d'Arab Contractors en charge du projet, dévoile dans Al Ahram l'intérêt symbolique de ce réaménagement: « this place is of major significance. In addition to its historical and architectural value, it is the destination of businessmen and important personalities who come here from all over the world to do business in the Stock Exchange. It's very important that the commercial and financial centre of the city be up to standard"» (Giban Shaine, al ahram, 1-7 septembre 1999). Yehia Zaki de Dar Al-Handassa (l'agence responsable du master plan en collaboration avec l'urbaniste Ahmed Atta) inscrit son action dans les mêmes orientations, mettant en avant l'image de la bourse, « we started by renovating the bourse building, but then we realised that this would be meaningless without revamping its surroundings as well. The area is important, being the financial and commercial centre of the city and the destination of many foreign businessmen and brokers. Our objective was to give those businessmen a good impression of Egypt and present a model that, we hope, would be copied elsewhere. Indeed, restoring the former beauty of central Cairo has always been the dream of many city residents» (Gihan Shahine, Al Ahram, 23-29 sept 1999). Par ailleurs, le 15 septembre 1999, le quartier de la bourse a fait l'objet d'une grande cérémonie pour marquer l'achèvement de la première phase des travaux de réhabilitation. Destinée à plus de 600 personnes, cette cérémonie a accueilli des ambassadeurs, des membres de cabinets d'expertises ainsi que des ministres. Des représentants égyptiens et internationaux de grandes firmes d'affaires étaient également présents, puisque se déroulait en parallèle la quatrième «Euromoney Conference» (Gihan Shahine, Al Ahram, 23-29 septembre 1999). Ce croisement entre ces deux événements souligne le fait que le projet vise à satisfaire principalement les hommes d'affaires du quartier ainsi qu'à attirer les investisseurs étrangers.

Ainsi, les discours des principaux aménageurs en charge du projet révèlent l'intérêt de la rénovation de ce quartier pour l'image du centre-ville. Il s'agit en effet du quartier de la bourse, symbole particulièrement important du dynamisme financier de la ville et du pays. Un des objectifs de cette réhabilitation consiste donc à améliorer son image et à installer le centre financier de la ville au niveau d'autres grandes capitales mondiales. Nous pouvons entrevoir dans cet exemple, l'utilisation d'opérations urbaines et de la sauvegarde patrimoniale comme un outil de compétition interurbaine. Donc finalement, ce serait l'articulation entre rénovation, mise en valeur du patrimoine, amélioration du cadre de vie et de l'image

du quartier entourant le centre financier qui aurait participé au renouveau du centre-ville. Ainsi, cette opération de piétonisation s'inscrit dans le projet plus global d'amélioration de l'image du quartier de la bourse pour lequel les usagers n'ont pas été consultés. Mais quelque soient les objectifs de ce réaménagement, celui-ci a offert aux piétons un espace dédié dont il est intéressant d'analyser les usages.

2.3.2. L'espace de la bourse : un espace de flux?

L'espace de la Bourse est un espace très singulier et difficile à appréhender. En arrivant aux alentours de 8-9 heures le matin par la rue Sabry Abu'Alam, sur Sherifein Street, nous croisons tous les jours, au même emplacement un marchand ambulant avec toutes ses marchandises disposées sur une sorte de vélo bricolé qui lui sert de vitrine. Celui-ci semble s'être approprié le lieu. Ensuite en remontant la rue, nous observons de nombreux individus pressés qui, certainement partent au travail en d'autres lieux. Non seulement Sherifein, mais également les ruelles transversales font l'objet d'un passage qui sans être intense est tout de même manifeste. Nous sentons une animation qui correspond à celle de la mise en place des différents éléments qui font fonctionner la cité, lorsque la ville s'éveille et se prépare à sa journée. En ce sens l'espace de la bourse semble assez passant et dynamique. Quelques activités ont lieu mais au service des passants, comme un kiosque ambulant à journaux, situés en face de la bourse. A ce niveau là de la rue, les travailleurs de la bourse, dans de somptueux costumes semblent arriver et l'on voit les ruelles perpendiculaires se remplir de belles voitures, comme si les ruelles attenantes à l'immeuble de la Bourse constituait son parking, aucune activité n'y a lieu hormis la présence d'un gardien qui gère les entrées et sorties. Au bout de cette même rue, un homme est installé également en permanence au même endroit dans un vélo bricolé de manière à en faire un fauteuil roulant. Cet homme paraît handicapé et ne peut être en mesure de marcher et fait la manche. Ainsi, il y a très peu d'activités stationnaires durant la matinée et l'espace de la bourse semble constituer principalement un espace de flux. En revanche comme nous le verrons plus bas, en soirée, l'ouverture des cafés et l'étalement manifeste des terrasses en fait davantage un espace de loisirs et de repos. Tout au long de cette rue et dans l'ensemble de la zone, s'entremêle la distinction esthétique de certains bâtiments, de beaux palmiers vigoureux et du mobilier urbain usé, détérioré. Selon Galila El Kadi (architecte-urbaniste, chercheuse à l'IRD) et El-Kerdany (Architecte) et une étude sociale de satisfaction menée par Hercomanes (Heritage conservation and management in egypt and syria) auprès des résidents et des usagers, les aménagements piétonniers dans l'espace de la bourse auraient eu des impacts très positifs sur la vie des habitants du district. Ces auteurs estiment au vu de ces expériences que le centre ville serait en mesure d'être transformé si les voitures peuvent être bannies ou restreintes, les routes piétonnisées, des arbres plantés, etc. Elles estiment que, tout

en assurant une accessibilité et un usage «ludique» des sites, ces aménagements permettent aux usagers de regarder ce qu'on ne voit pas vraiment en passant simplement devant. Mais comme nous le verrons plus bas, d'autres acteurs comme Mohammed Salheen ou Mona Zachariya sont plus sceptiques sur les résultats de cet aménagement. En effet, une observation régulière laisse à penser que la plupart de ces espaces piétons ne sont pas forcément conçus et maintenus de façon à favoriser les sociabilités et un espace public de qualité. Avant tout, tentons de comprendre les enjeux socio-économiques qui ont accompagné le réaménagement. Il est important de souligner que très peu de résidents vivent dans cet espace, (27 résidents pour 9 ménages à El Borsa et 22 résidents pour 8 ménages dans El Alfy), une grande partie des logements résidentiels ayant été transformés en locaux destinés à un usage commercial. Il ressort effectivement de l'enquête d'Attia et Shafic que 28,6 % des activités de l'espace de la Bourse seraient voués au service commercial. Rien que sur Sheriffein Street, à côté du bâtiment principal de la bourse se côtoient l'agence de distribution de Al-Ahram ainsi qu'une filière de la banque du Canal de Suez mais aussi plusieurs agences de tourisme ainsi que l'institut international des télécommunications et une imprimerie. La perception des individus envers cette rue est assez significative du type d'aménagement qui en a été fait puisque selon les passants, 64,3% des activités seraient monopolisées par les banques et les sièges des compagnies tandis que 7,15% seraient de l'ordre de la vente au détail. En réalité, les activités de services occuperaient 28,6% et la vente au détail 21,5% (magasins d'antiquités, tapis...), tandis que les artisans pour leur part, représenteraient 14% et les professionnels 14% également. De fait, il existe une différence importante entre la réalité des usages du bâti et la perception qu'en ont les passants. En effet, ce n'est qu'après la prise en connaissance de ces données et une observation plus fine des activités, que nous avons pris conscience de l'importance des commerces dans l'espace étudié. Car il est clair que les magasins de sacs, de jouets, de tapis, etc. n'apparaissent pas au premier coup d'œil et ne sont pas mis en valeur ni ne s'étendent sur la rue. Ainsi, nous pouvons constater que la mise en valeur du bâti et des différentes sociétés s'orientent vers les activités bancaires et de services tandis que les commerces de détail ne ressortent pas particulièrement aux yeux des passants. Cela révèle d'une certaine manière la volonté de «magnifier» la puissance financière de cet espace mais cela suggère également qui sont les acteurs les plus influents dans l'aménagement du quartier. Comme le confirme Mohammed Salheen lors d'un entretien (16 août 2009), le réaménagement du quartier de la bourse est principalement «cosmétique», les intérieurs des immeubles n'ont pas été réparés, la priorité a été de mettre un coup de peinture sur les murs extérieurs. Selon lui, l'«image» est clairement l'objectif principal du réaménagement de cette zone.

Quand aux impacts économiques, il semble que de nombreux magasins aient fermé à cause des difficultés d'accessibilité en voiture, de l'absence de parkings et par conséquent de la fuite d'une partie de la clientèle (Salheen, 2001, Attia et Shafic, 2004). Toujours dans l'enquête d'Attia et Shafic, les auteurs mettent en évidence le fait que 50% des propriétaires de magasins ou de bureaux se plaignent d'une baisse de revenus après l'aménagement piéton, conséquence d'une baisse des clients et de l'accessibilité tandis que 36% ne constatent pas de changements significatifs et 14% seulement observent une hausse des revenus. De plus, des cafés et restaurants sont apparus avec notamment une certaine modernisation du mobilier, les vieilles chaises traditionnelles ayant été remplacées dans leur grande majorité par des nouvelles mais nous ne sommes pas arrivés à savoir s'il s'agissait de directives venant des autorités ou une initiative venant des restaurateurs eux-mêmes. Certains des restaurants étaient d'ailleurs clairement destinés aux acteurs de la bourse et aux visiteurs, puisqu'ils proposaient des lunchs à midi, repas qui n'existent pas chez la plupart des égyptiens comme nous le confirmera Mohammed Salheen. Ainsi semble se dessiner le déclin de certains espaces traditionnels tandis que les lieux plus en harmonie avec l'idée d'image moderne du centre financier se développent.

Or il est étonnant que de constater à la lecture de l'enquête de Attia et Shafic que l'institut des télécommunications est parfois mal vu car il amène des étudiants qui sont perçus par les propriétaires de magasins comme dérangeants. D'une part parce que leur présence entraîne l'apparition de cafés et de magasins de nourriture et d'autre part du fait que ces étudiants ne sont pas des clients potentiels de leurs magasins. Concernant les usagers, l'enquête d'Attia et Shafic s'est également portée sur les caractéristiques des passants. Se focalisant sur la rue Sherifein, celle-ci révèle que 65% des passants viennent de l'extérieur du centre-ville et 35% vivent à l'intérieur. La plupart des habitants internes au centre ville utilisent cet espace comme un simple passage. Par contre, sur la proportion des passants extérieurs, 68% viennent pour travailler, 10% sont simplement de passage pour rejoindre un autre endroit, 10% viennent pour le shopping et les 10% restants sont là pour flâner. Ce qui signifie que sur la totalité des passants, seulement 6,5% viennent pour se balader. Ce chiffre nous paraît être très faible pour un espace théoriquement conçu pour les piétons. Or cette faible proportion de flâneurs est peut être due à un aménagement, qui certes parvient à mettre en valeur le bâti environnant mais ne semble pas fournir un espace de qualité pour les piétons. En effet, l'espace de la bourse, semble presque hostile aux passants et aux simples marcheurs. Il n'y a pas de bancs et des barrières sont apposées sur les murets empêchant de s'asseoir ou de se reposer. Le mobilier urbain, pour sa part semble usé et détérioré, nous y observons des lampadaires couchés au sol, des pots de fleurs brisés...Très peu de gens s'arrêtent dans la rue piétonne

pour s'y reposer ou discuter avec des amis. De nombreux passages en matinée et en journée m'ont révélé un espace plutôt vide, dans lequel passaient simplement les personnes qui travaillent dans les institutions présentes et celles qui traversent la zone piétonne pour aller travailler de l'autre côté. L'essentiel de l'activité paraît donc se concentrer dans les cafés dont beaucoup semblent n'ouvrir que dans la soirée.

2.3.3. L'émergence d'un processus de gentrification par la fréquentation des cafés?

En effet, les terrasses, dès la tombée de la nuit envahissent les rues et se remplissent de monde. Or l'extension des terrasses clairement illégales puisque nous avons assisté parfois à des «descentes» de police qui viennent enlever les chaises. Or si certains de ces cafés restent traditionnels avec des prix raisonnables, certains sont clairement occidentalisés et semblent viser une clientèle plus aisée. Beaucoup de ces cafés possèdent une devanture très aseptisée, claire et surchargée de détails colorés ainsi que de publicités pour des marques de sodas. Les tables et chaises traditionnelles ont disparu pour faire place à des équipements en plastique et de différentes couleurs. Si dans certains cafés de rue, les chaises en plastique font leur apparition, les tables pour leur part restent partout ailleurs, très traditionnelles. Les serveurs sont de jeunes gens habillés souvent très «sport», avec des marques dernier cri. Les télévisions, à l'entrée de chaque bar, diffusent des clips musicaux de standards arabes dont la forme est particulièrement occidentalisée. En soirée, nous pouvons observer de nombreux jeunes, étudiants et nouveaux actifs dans les cafés des rues principales de cette zone. Il s'agit d'une clientèle qui semble assez cultivée, des intellectuels, des docteurs et des personnes assimilées à la galerie d'art «townhouse» mais aussi au milieu du cinéma au Caire viennent très régulièrement s'installer sur les terrasses des cafés les soirs. Nous observons également beaucoup de femmes en terrasse, peut être la moitié des consommateurs parfois, dont la majorité par ailleurs n'est pas voilée. Leurs comportements et attitudes semblent révéler leur appartenance à des couches supérieures et elles semblent utiliser l'espace public avec plus de libertés qu'en d'autres lieux de la ville. Elles s'installent entre elles pour discuter, fument la chicha sans crainte des reproches ou de réflexions, comme c'est souvent le cas dans les cafés de rue. Il semble en effet que ces lieux offrent une liberté plus grande et notamment pour les couples puisqu'au sein des ruelles adjacentes dans lesquelles s'étalent les terrasses, la luminosité est faible et la fréquentation limitée et par conséquent, les couples peuvent s'installer à l'abri de regards, parfois dérangeants. Or, nous pouvons nous demander si ces terrasses de cafés ne renouvellent pas l'usage et la fréquentation des cafés traditionnels. Puisque de lieux typiquement masculins, ces endroits deviennent mixtes à El-Borsa. De lieux frontières et d'extension du domaine familial (Depaule, 2007), ces cafés sont davantage situés dans un endroit où très peu de citoyens résident. Ainsi, le rapport de l'établissement des cafés à l'espace du voisinage semble se

transformer dans le cas de la Bourse. Si beaucoup des cafés de la rue sont tournés vers l'extérieur et l'animation urbaine, les cafés de la Bourse semblent davantage se focaliser sur l'intérieur de cet espace. Il est également pertinent de rendre compte du fait que les cafés traditionnels aux devantures moins «jeune et sport» que les autres sont souvent relégués dans les ruelles secondaires de cet espace. En effet, 3 cafés à chicha dont l'aspect est plus traditionnel sont situés dans une ruelle (ouest-est) à l'est de l'aire piétonne. Étonnamment, ceux-ci sont ouverts en journée pendant le ramadan, ce qui correspond peut être à une mise à disposition des travailleurs de la Bourse et aux visiteurs. Par ailleurs, la plupart des magasins de nourriture «bon-marché» se situent dans les franges de l'aire d'El-Borsa, le seul restaurant interne à la zone étant le «café de la Bourse». Par ailleurs, la fréquentation de cet espace par une population plutôt culturelle semble confirmée par le fait que des affiches pour différents événements musicaux ou artistiques apparaissent sur les murs de cette zone. Ces processus que nous venons d'évoquer (cafés légèrement plus chers qu'ailleurs, population plutôt culturelle et ouverte) semble participer d'une forme de gentrification. Ce phénomène suit effectivement certaines des tendances de la gentrification telle que nous l'observons dans les pays européens en tant que réappropriation du centre ville par les élites culturelles, si ce n'est par la résidence, au moins dans ce cas par l'usage du lieu. Mais il faudrait affiner l'analyse à l'aide de questionnaires afin de comprendre le réel fonctionnement de cet espace puisqu'il semble exister malgré une apparente homogénéité, une différenciation de fréquentation entre les terrasses situées à l'Est et à l'ouest de la Bourse.

Ainsi l'aménagement de l'espace de la Bourse s'est inscrit dans une dimension de marketing urbain visant à revaloriser l'«image» du centre financier de la ville. Cette stratégie s'est appuyée sur une mise en valeur patrimoniale et une piétonisation de la zone. Pour autant, aucune réflexion sur les besoins du piéton n'a été prise en compte et au contraire, l'aménagement semble révéler qu'il ne s'agissait pas d'offrir un espace public dans lequel se reposer et flâner mais plutôt un espace esthétique et symbolique. Nous pouvons alors nous demander si un imaginaire éco-sanitaire n'aurait pas guidé cet aménagement (Parazelli, 2002). Il s'agit dans ce cas de mettre la ville au niveau de certaines capitales mondiales et le centre financier doit être en mesure de rivaliser avec ses concurrents. Et dans ce contexte de compétitivité urbaine, il apparaît une tendance dans la gestion des centres villes à développer des objectifs aménagistes autour des notions de propreté, de santé, de régénération urbaine. Ceux-ci légitiment alors des opérations socio-spatiales d'exclusion de la marginalité qui devient alors symbole de décadence, de saleté, etc. Il suffit de penser aux aménagements qui se multiplient dans les villes européennes tels que les bancs sur lesquels il n'est plus possible de s'allonger, l'élimination des interstices ou les rebords de vitrines inclinés

qui empêchent les sans-domiciles de dormir. Or nous pouvons observer effectivement certains aménagements au sein de l'espace de la Bourse qui limitent les possibilités de regroupement, d'arrêt ou d'assise, tels que les pics installés sur les murets qui empêchent de s'asseoir et qui révèle la volonté de développer une image parfaite d'un espace symbolique sans indésirables, susceptibles de faire «tâche» dans le décor.



Le bâtiment de la Bourse et l'animation nocturne

2.4. Semi-échec en tant qu'espaces publics piétons :

Ainsi, nous constatons que ces opérations de mise en piétonisation de certaines rues du centre ville n'ont pas forcément eu le succès escompté. En effet, beaucoup des acteurs rencontrés (Salheen, Zachariya, Al Hussein...) évoquent un semi-échec de ces zones car souvent des magasins ont fermé à la suite de ces opérations et les résidents n'en sont eux même pas forcément satisfaits. La thèse de Mohammed Salheen permet d'évoquer la rue Alfy comme l'opération de piétonisation institutionnelle la plus réussie en termes d'espaces publics et de sociabilités, ce qui se confirme dans nos observations. Malgré le fait que les équipements en faveur des piétons ne soient pas d'excellente qualité (mais il s'agit tout de même de la seule rue piétonne du centre ville où l'on observe la présence de bancs), cette rue parvient à constituer un lieu de rendez-vous et de passage. Trop ponctuelles, ces opérations, si elles créent des espaces dédiés aux piétons n'en favorisent pas pour autant un usage récréatif, de loisirs et de rapports sociaux. Par ailleurs, la marche pour la marche ne semble pas faire partie de la culture des Cairotes, il faut qu'il y ait des activités comme des magasins ou des attractions pour développer le mouvement piéton (Salheen). Dans sa thèse datant de 2001, celui-ci montre que pour les usagers du centre ville, ni l'espace

de la bourse, ni Shawarby ne comptent parmi les 10 premiers environnements piétons favoris. Seulement Alfy street se classe à la 10^{ème} position. Les espaces favoris étant la place Tahrir, puis l'avenue du 26th July et en troisième position, la rue Quasr el Nile, suivie de Talat Harb. Ces résultats montrent clairement que les usagers recherchent du contact social puisque ce sont les lieux les plus fréquentés et où il y a le plus d'animation.

Parmi les facteurs limitant le mouvement des piétons, plus de 71% des usagers considèrent qu'il s'agit de la congestion, 33% évoquent l'occupation illégale des trottoirs, 19% le système du trafic et 16% le manque de parkings. Ainsi, la congestion automobile du centre constitue clairement une des raisons principales qui dissuadent les piétons de venir dans le centre ville. D'ailleurs, seulement 4% des usagers arrivent au centre ville à pied (32% par le métro et 64% par les transports de surface). Ces chiffres illustrent clairement la difficulté de rejoindre le centre ville à pied. S'attachant à la dimension prospective, Mohammed Salheen a également demandé aux usagers ce qu'ils souhaiteraient comme aménagement. Pour la majorité, une des priorités de l'aménagement piéton serait d'élargir les trottoirs (36%), ensuite il s'agit d'une circulation fluidifiée et facilitée (pour piétons et transports motorisés : 29%) puis 23% voudraient une amélioration des passages pour piétons et enfin 14% évoque la création d'un espace pédestre sécuritaire. Puis comme nous le confiera un assistant professeur au département de planning urbain de l'université Al Shams, un espace vers lequel se dirigeront les égyptiens pour se reposer ou pour leurs loisirs, c'est un espace qui doit contenir de la verdure et où les enfants pourront jouer au football, mais aussi un espace socialement animé et bruyant. Ce que confirme l'enquête de Salheen puisque le premier des changements désirés par les piétons du centre ville concerne l'augmentation des espaces verts (36%) et plus d'espaces piétons (21%). Cette culture se confirme par le succès de la place Tahrir (petite pelouse au milieu d'un rond point assez central avec beaucoup de circulation automobile) que l'on voit se remplir de familles et de couples les soirs de week-ends ainsi que les balades au bord du Nil. Concernant les espaces verts situés entre des avenues ou au milieu des ronds points, une enquête datant de 1989 révèle des taux de densité de 2000 personnes par hectare sur les terres pleines centrales entre avril et octobre (Pierre Marie Tricaud, 1989, étude citée par Gillot). Ainsi ces espaces que sont la place Tahrir, les bords du Nil ou les rues commerçantes de Talat-Harb ou Qasr El Nil possèdent un rôle de «place» et de rencontres, davantage que les espaces piétons institutionnalisés.

À la différence de l'exemple des espaces piétons du centre-ville, nous pouvons évoquer la rue Al Mu'iz, piétonisée en avril 2008. Dans ce cas, le contexte est totalement différent. En effet, dans l'exemple du centre ville, les logiques urbaines qui ont guidé la planification au début du XXème intégraient l'automobile et la motorisation des déplacements. De fait, créer des zones piétonnes dans cet espace constituait une modification des usages planifiés et pouvait être susceptible de modifier le fonctionnement de l'ensemble dédié à l'automobile. Par contre, la Caire historique et notamment la rue Al Muizz, ont pendant longtemps été des zones piétonnes et construites autour de la figure du piéton et du déplacement de courte distance. Par conséquent le projet de piétonisation de cette rue avait pour objectif de rendre aux piétons ce passage, tel qu'il l'était historiquement. Les contextes de transformations des usages de l'espace sont donc totalement différents.

2.5. La rue Al Mu'iz: symbole d'un aménagement local touristique

La piétonisation dans le cas de la rue Al Mu'iz émerge d'un projet de réhabilitation et de sauvegarde du patrimoine, s'accordant avec des objectifs d'une mise en valeur touristique du Caire islamique. Le réaménagement de cette rue s'inscrit dans le cadre du « framework of Historic Cairo Conservation and Restoration Project » mis en place par le ministère de la culture. Plus que pour créer un espace de sociabilités et de repos pour les habitants du quartier, il s'agit d'attirer les touristes au cœur d'un patrimoine valorisé voire simulé.

2.5.1. Un projet de réhabilitation à visée touristique-patrimoniale

En effet, la rue Al Muizz, située au cœur du Caire Islamique abrite une trentaine de monuments historiques, symboles de l'âge d'or du Caire et le quartier en regorge plus d'une soixantaine. Or, avec le temps et certains usages non respectueux du bâti par la population (industries polluantes, peintures sauvages), les monuments se sont progressivement dégradés attirant sur eux l'attention des amoureux du patrimoine. Dès 2000, le gouvernement a lancé une large campagne de restauration, «the Historic Cairo Rehabilitation Project (HCRP)» visant à protéger, conserver et préserver le Caire historique. Ainsi, la rue Al-Muizz a bénéficié d'une partie du budget alloué (LE 850-million) à cette vaste opération. Hormis la rénovation et la mise en valeur du bâti, il s'agissait de piétonniser la rue entre Bâb al-Nasr et Bâb al-Futuh au Nord et Bâb Zuwayla au Sud, avec l'objectif annoncé d'en faire «un véritable musée à ciel ouvert, riche de ses monuments islamiques et coptes». Du point de vue social, ce projet visait à moderniser les services destinés aux habitants (services sociaux, de santé et d'éducation) tandis que du point de vue économique, il s'agissait de mettre en place des attractions touristiques dans les édifices historiques afin

de les préserver grâce aux revenus que ces activités fourniraient. La piétonisation accompagne donc l'ambition touristique qui caractérise le projet, «"at the end of this year, Al-Muizz will regain its mediaeval lure and allure," Hosni (ministre de la culture) told the *Al-Ahram Weekly*, adding that transforming Al-Muizz Street into a pedestrian zone was a dream to come true. He said the street would be the most important touristic zone in Cairo, rather like the old city in Geneva, and would combine Egypt's Islamic tangible and intangible heritage» (Al Ahram weekly, 3-9 mai 2007).

Comme le rappelle Omnia Aboukorah (architecte et géographe, chercheuse au CEDEJ) qui a réalisé sa thèse sur la sauvegarde du patrimoine au Caire, la rue Al Mu'iz contient à elle seule plus de 176 cas d'empiètements sur le bâti patrimonial, et il s'agit pour les autorités d'y remédier afin d'être en mesure de créer le décor souhaité. Pour ce faire, il était également prévu l'élimination de «toutes les activités qui ne s'accordent pas avec la nature touristique de la rue» et l'éclairage des rues adjacentes par des lampes à huile «afin de leur redonner un aspect ancien attractif pour les touristes» (23 mars 1998, *Al Gumhuriyah*, cité par Aboukorah). Les visées touristiques de ce projet ont donc nécessité d'évacuer certains commerçants dont les activités ne coïncidaient pas forcément avec l'image que les autorités souhaitent donner à cette rue. Selon la stratégie de développement de projet, « every day between 7am and 11pm, Al-Muizz Street will be a pedestrian zone where people will be able not only to enjoy seeing and admiring the magnificent Islamic monuments within its original environment, but also to experience the living traditions and customs of those who lived during the various ages of the Islamic era» (Nevine El-Aref, *Al Ahram*, 3-9 mai 2007). Tandis qu'en dehors de ces heures d'ouverture, les commerçants peuvent aller et venir, et transporter leurs marchandises. Bien que le ministre de la culture, dans ses discours, fut déterminé à maintenir autant que possible les artisans et travailleurs dans la zone, les propriétaires se sont inquiétés car il apparaissait dans le projet de réhabilitation que les ateliers qui affectent les monuments et qui jettent leurs déchets polluants dans la rue devront s'exiler à moins qu'ils ne changent d'activités, «skilled workers and their handicraft stores are essential to the distinct character of Al-Muizz Street, since they provide the vivid atmosphere of the area and the government is keen on settling craftsmen in their original locations, but in a manner that complements the splendour of the area," Hosni said. "Workers whose small enterprises adversely affect the monuments will be transferred elsewhere unless they change their activities. In this case, the government will help the labourers involved and provide them with training courses and materials for new business. We want to give back the area of the silk market, the tent market and other enterprises that are part of the Islamic heritage." (Nevine El-Aref, *AlAhram*, 3-9 mai 2007). Ainsi, dans les discours officiels accompagnant le projet initial, il apparaît une volonté assez forte

de maintenir les activités traditionnelles et de ne pas modifier le statut socio-économique de la rue. Mais certaines études relèvent des impacts socio-économiques assez désastreux.

N'étant pas arabophone, il est difficile d'obtenir les sentiments des marchands et résidents du quartier. Afin de combler le handicap de la langue et de pouvoir saisir les impacts sociaux, il nous semble intéressant de lire les témoignages qui paraissent dans la presse, en tenant compte bien sûr de la sélection des événements et des discours qui peuvent transparaître dans ce média.

2.5.2. Patrimonialisation touristique et impacts socio-économiques

Il convient ici d'évoquer les impacts sociaux que peut avoir le tourisme dans les quartiers populaires. En effet, nous savons que la patrimonialisation actuelle s'accompagne d'aménagements spécifiquement dédiés aux touristes et à leurs attentes. Or ces attentes touristiques se trouvent souvent en contradiction avec les attentes des résidents. En 2002, Fayza Hassan, journaliste, présentait une réflexion dans *Al Ahram* sur le fait qu'une gestion «touristifiée» du patrimoine pouvait mettre en péril la vie traditionnelle et avoir des effets néfastes sur sa population. Elle écrivait, «tourism is an integral part of our ailing economy and we are in the business of attracting foreign visitors. They want monuments? We will give them what they want, and more. For their sake, we will make our old mosques, churches, *madrasas* and *sabils* look brand-new, with extra decorations in Carara marble, heavily gilded bronzes and several coats of imported acrylic paint. We will banish the indigenous population and their less-than-decorative traditional activities. Tourists flock to Disneyland by the thousands; we will give them an amusement park worth their money. We will pave the streets for their convenience and transform our *haras* and places of worship into a showcase, a super-Arabland complete with make-believe artisans, cafés and souvenir shops» (Fayza Hazan, 6 mars 2002, *Al Ahram*). Elle évoque également le risque que l'ambition de gros profits puisse mener à une appropriation de certains projets par des promoteurs prenant conscience de la valeur patrimoniale, évacuant ainsi les spécialistes; «the prospect of hefty profits attracted sleek building contractors who were prompt to displace specialists (...) One engineer attached to a large construction company specialising in instant restoration was even more blunt: "Why are you fussing so much?" he asked impatiently. "A building is a building. Our ancestors built mosques with the tools and materials at hand. Today, we can build bridges and high-rises. Our methods and equipment are superior. Surely we can produce exact copies of their buildings -- only better, because we are engineers and architects, not ignorant masons"» (Fayza Hazan, 6 mars 2002, *Al Ahram*). Pour sa part, l'architecte Flemming Aalund du World Heritage Center de l'UNESCO avait signé un rapport critique lors de la

Monitoring Mission to Islamic Cairo, datée du 6-18 Aout 2001. Ce rapport prévenait que bien qu'il ne puisse y avoir de doutes sur l'urgence de conservation de nombreux immeubles et bâtiments, « this rapid undertaking also creates the risk of making mistakes in a very delicate balance between the current needs of a fast-growing urban community and respect for authenticity and unique heritage values ». Omnia Aboukorah, dans sa thèse datant de 2006, illustre bien les risques que courent les résidents des quartiers populaires en cours de patrimonialisation et critique les conditions de mise en place de cette patrimonialisation : « pour que les quartiers populaires et les vieux édifices délabrés de la vieille ville du Caire deviennent des édifices et quartiers « historiques », pour qu'ils deviennent des objets patrimoniaux, il faut que s'établissent une rupture et un rejet des usages actuels et courants de ces édifices et quartiers. Si cette rupture est nécessaire, elle ne peut s'accomplir que dans le cadre et au rythme d'évolution d'une société. Patrimonialiser, c'est aussi une question de temps. Et c'est ce qu'ont totalement oublié les concepteurs du « Programme National de Conservation et de développement du Caire Historique ». Or les répercussions économiques et sociales de ce programme sont considérables, lorsque « conservation » et « développement » riment avec « expulsion » et « déguerpissement ». (Aboukorah, 2006, p.119).

2.5.3. Les marchands et les activités traditionnelles mis en cause

Or, dans le cas de la réhabilitation du Vieux Caire et notamment de la rue Al Mu'iz, les ambitions de « sanitisation sociale » sont assez claires, le général Haza Khalîl (directeur du logement à l'époque) déclarait lors de la mise en marche du projet, « le governorat du Caire est chargé de faire disparaître tout ce qui ne s'harmonise pas avec les monuments. La zone du Caire fatimide devra être dégagée de toutes les activités nuisant à la tranquillité et à la beauté du lieu en détruisant tous les éléments qui entourent les monuments de manière à pouvoir utiliser cette zone de manière adéquate » (sans auteur, M², no 24, 1999, « plan de développement du Caire fatimide », p.63, cité par Omnia Aboukorah, 2006, p122). Le président de l'organisme pour l'assainissement et l'embellissement du Caire déclarait : « nous avons mis en place un programme de relocalisation des activités polluantes dans les zones industrielles situées sur les routes d'Al-Qatamiya et de al'Ain al-Sukna ou dans le quartier de Shaq a-ti'ban et la réutilisation des parcelles vides pour la création d'espaces verts et de jardins publics » (propos recueillis par Sana Tabala, Mayo, 27 mars 2000, « Le Caire Fatimide, un projet national », *Al-qâhira al-fatimiyya mashrû'qawmi*, cité par Aboukorah, 2006, p.130). Nous pouvons également citer Farouk Hosni, le ministre de la culture, qui déclarait en 2006 : « j'ai demandé le déménagement en dehors du Caire historique des activités nuisibles, dont les marchés aux oignons, aux aulx, aux citrons et aux olives, les ateliers de métallurgie et de menuiserie » (propos recueillis par Mushira Mussa, 22février 2000, Al Ahram, cité par Aboukorah, 2006,

p.132). Traiter les marchés d'oignons et de citrons d'activités nuisibles semble quelque peu exagéré et révèle l'ambition d'exclure simplement les citoyens qui feront «tâche» dans le décor souhaité. La plupart des vendeurs ambulants et commerçants s'inquiétaient pour le réseau de clients qu'ils avaient mis des années à créer et pour la dépendance qu'il existe entre eux et les résidents. Et comme le soulignait à juste titre un artisan : «la plupart des métiers exercés ici font partie du patrimoine de cette rue, ces artisans, qu'ils trouvent polluants, produisent les mêmes objets depuis des centaines d'années; pourquoi sont ils devenus indésirables aujourd'hui?» (propos recueillis par Sahar El-Bahr, Al Ahram weekly, 25 fêv-3mars 1999, «Bad for business?»). Ainsi, il semble que les commerçants soient les véritables victimes du projet, et notamment les vendeurs ambulants qui malgré le fait qu'ils se soient construit une clientèle dans le quartier ne bénéficieront pas de rémunérations comme l'explique l'un d'eux : «we are the real victims of this project. Unlike the shop owners, peddlers will not receive financial compensation or new shops in another area. We will have nothing. Yet we provide an important service: people come here from all over Cairo because our goods are so cheap» (propos recueillis par Sahar El-Bahr, Al Ahram weekly, 25 fêv-3mars 1999, «Bad for business?»). De la lecture de certains articles, nous pouvons également percevoir en filigrane la présence d'un imaginaire «éco-sanitaire» ou «post-hygiéniste» accompagnant le projet de réhabilitation de la rue Al Mu'izz. Celui se manifeste non seulement dans les processus d'évacuation de certaines activités mais également dans les formes bâties puisque nous pouvons constater la mise en place de plans de trottoirs à 45 degrés contre certains bâtiments rénovés avec des barrières afin d'empêcher l'établissement de ces vendeurs ambulants.

2.5.4. Un simulacre de la ville arabe?

La rue Al Muizz, et notamment sa partie haute, au nord de l'avenue Al Ahzar est une longue rue très propre et dont la mise en valeur est particulièrement soignée. La présence de plots électriques pour contrôler le passage des voitures révèlent directement une volonté forte de protéger le piéton et d'empêcher les intrusions forcées. Le mobilier urbain est d'excellente qualité, de nombreux bancs occupent l'espace, des poubelles sont installées régulièrement le long de la rue. Celle-ci est pavée et nettoyée. Aucuns déchets ne traînent dans la rue. Et il existe même des toilettes payantes installées au milieu de la rue.

Concernant la rénovation architecturale du bâti, elle semble remettre en valeur des symboles passés de l'histoire de la civilisation arabe. En effet, qu'il s'agisse des moucharabiehs ou des décorations ainsi que de la couleur des murs, l'aménagement est clairement pensé autour de la tradition et de l'histoire,

évacuant tout ce qui paraîtrait trop moderne. Ainsi, les éléments anciens qui avaient tendance à s'effacer devant d'autres symboles sont remis en avant (soubassements de pierre, moucharabiehs...). Aboukorah a montré, que dans l'aménagement de la Hara Al-Asfar, une ruelle perpendiculaire à Al Mu'iz, l'architecte Asaad Nadim avait mis en valeur des éléments, qui avaient perdu leur signification et leur fonction, et qui de fait, donnent aujourd'hui une impression majeure de décor. Cette logique aménagiste a été répétée dans la rénovation de Al Mu'izz. Cette rue regorge en effet de symboles historiques, mis en avant par la manière dont la réhabilitation a eu lieu. Qu'ils s'agissent des mougarabiers, des lampes traditionnelles, de l'uniformisation du bâti ou des structures en pierre, tous ces éléments semblent «sauter aux yeux» lorsque l'on s'y balade et il apparaît clairement que l'aménagement s'est situé du côté des ambiances. De fait, ces éléments patrimoniaux se substituent au mobilier fonctionnel et actuel, «les fils électriques et les tuyaux de plomberie ont été effacés et, avec eux, toute la signalétique urbaine, notamment les enseignes lumineuses aux couleurs fluorescentes» (Aboukorah, p.552). Il apparaît également une harmonisation des devantures et des façades, et les éléments indésirables ou parasites n'y ont plus leur place (marchands ambulants...), nous nous situons donc dans la création d'une «ambiance» historique destinée au touriste. Par ailleurs, l'éclairage de la rue (partie intégrée du projet) a été confié à la société Griven et à l'ingénieur éclairagiste Raffaella Vincelli dans le but de mettre en valeur la rue autant que le bâti selon un complexe système d'éclairages. Celui-ci fournit « aux touristes et visiteurs nocturnes une expérience visuelle à couper le souffle» (www.griven.com). La rue «accumule les signes de l'ancienneté» (Aboukorah, 2006) mais avec un tel soin et de telles précautions que l'impression de décor dépasse celui de réel. Ainsi, les sentiments de «pastiche» et de «simulacre» semblent trouver leur place dans cet aménagement. Ce sentiment est renforcé dès que l'on se balade dans les ruelles voisines où le contraste est fort. En effet, dès que l'on pénètre dans une ruelle adjacente, la terre et la poussière se substituent aux pavés bien ordonnés, cordonniers et ferrailleurs remplacent les vendeurs de chichas et d'autres produits dérivés des symboles de l'Égypte. Les vendeurs ambulants de babioles ou de nourriture n'apparaissent majoritairement que dans les ruelles adjacentes comme si l'accès à Al Mui'zz leur était interdit. Il semble donc exister une forte différenciation entre les espaces de la vie traditionnelle réelle et l'espace pastiche de la ville arabe destinée aux touristes. Cette différenciation, si nette et flagrante illustre totalement l'ambition décorative dont la rue Al Mui'zz fait l'objet.

Ainsi, cette rue semble totalement destinée aux touristes et à leur confort. La piétonisation semble effectivement faire la joie des touristes qui peuvent y flâner comme dans les rues touristiques occidentales, visiter certaines des plus belles bâtisses et faire leurs achats de souvenirs et d'objets typiques

de l'Égypte dans un cadre artificiel créé pour eux. Pour les artisans, il semble que tout ça leur soit plutôt nuisible puisque beaucoup ont dû changer d'artisanat voire d'emplacement, brisant ainsi les liens créés avec les clients. Par ailleurs, ils doivent maintenant user de charrettes à roulettes et certains se plaignent que c'est plus fatiguant et que cela ralentit le rythme des affaires. Mais il apparaît tout de même qu'il y ait encore des égyptiens qui viennent faire leurs emplettes dans cette rue car il reste malgré tout des magasins de nourritures ou d'équipements non destinés aux touristes comme par exemple les échoppes à bijoux, réputées dans toute la région du Caire. Et nous pouvons imaginer que pour certains marchands, la présence de touristes dans cette zone est positive. Mais cela ne semble pas le cas pour tous puisque l'un des marchands de t-shirts nous a fait part de ses regrets de l'époque où la rue n'était pas piétonne. Par ailleurs, si certains équipements sont mis en place pour empêcher la présence de vendeurs ambulants, il apparaît que certains parviennent tout de même à s'y installer. Si les marchands de citrons et de légumes ne sont pas les bienvenus dans cette zone, ils semblent essayer de se rapprocher le plus près possible de la clientèle de la rue. En effet, l'on peut voir dans les ruelles transversales, ces marchands s'installer juste après les plots qui délimitent Al mu'iz. Il est également intéressant de constater que les enfants viennent jouer au foot sur le parvis rénové de la mosquée Al Hakim. Les voitures étant interdites pendant les heures de pointe, beaucoup des travailleurs de la zone utilisent des scooters, alternative à l'automobile mais qui n'est pas très sécuritaire pour le piéton. Ainsi, si certains des marchands ont été expulsés par les politiques de patrimonialisation de la rue Al Muizz, il semble actuellement y avoir une tentative de réappropriation de la rue Al Mu'iz par la population locale et des environs (présence de marchands, proximité des vendeurs de légumes et de citrons, usage de la rue par les enfants).

Mais il est évident que la disponibilité de tant de bâtiments historiques à visiter ainsi que les nombreux commerces d'objets touristiques attirent une partie de la population plutôt aisée (ceux qui peuvent se permettre de visiter les édifices) et notamment touristique. Par ailleurs, la faible présence voire l'inexistence dans cette rue de cafés ou d'épicerie attire peu les égyptiens les moins aisés. Tout semble favorable à l'évitement de cette rue par les plus pauvres. Ce cas de piétonisation révèle des enjeux importants autour de la considération par les autorités des aspirations de la population la plus pauvre. Car il apparaît que la piétonisation a été réalisée pour le confort des touristes alors que la situation des piétons dans le Caire est catastrophique et que le «concept même du piéton n'existe pas parmi les décideurs aménagistes au Caire» (entretien Mona Zachariya, 4 août 2009). Cet aménagement semble donc illustrer la négligence par les autorités de la population la moins aisée.

3. L'aménagement des espaces piétons, révélateur d'inégalités socio-environnementales

Ainsi, cette analyse nous a permis de constater que la conception des espaces piétons du centre ville du Caire allait à l'encontre des besoins de la population la plus pauvre, qu'il s'agisse de l'isolement et de la dimension principalement symbolique des espaces du centre-ville ou de la touristification de la rue Al Mu'iz dans le Caire Islamique. Les espaces piétons du Caire constitueraient donc un leurre puisqu'ils ne répondent pas à la demande sociale en espaces publics et illustrent le fait qu'il n'existe aucune réflexion réelle sur le piéton et sur ses besoins.

3.1. Quels usages des espaces publics au Caire?

S'interroger sur les espaces piétons au Caire nécessite de comprendre comment les espaces publics sont utilisés mais surtout par qui. Cette réflexion peut permettre de saisir les enjeux relatifs au développement des opérations de piétonisation. Gaëlle Gillot rappelle dans son travail sur les parcs et jardins au Caire, à Damas et à Rabat, que la marche dans les espaces publics était auparavant symboliquement importante pour les élites (fin XIXème-début XXème), «la fréquentation de l'espace public était un moyen (pour les couches supérieures) de faire valoir leurs intérêts dans l'espace, de s'affirmer en tant que groupe opposé au reste de la société, de s'en distinguer» (Gillot, p.3). Mais aujourd'hui, les couches les plus aisées se distancient de plus en plus des espaces publics et des populations les plus pauvres en s'enfermant dans un «entre-soi» que l'on retrouve dans les clubs et parcs privés comme dans les «compounds». De cette manière, accompagnant une logique aménagiste de séparation, les élites du Caire ont cessé de se «produire» dans les espaces publics et les ont donc laissé aux couches de la population la moins aisée. Ces élites fuient en quelque sorte la foule populaire, évitent également de marcher dans la ville et ne se déplacent plus qu'en voiture, utilisée à la manière d'une coquille, prolongement symbolique de la protection de la ville fermée ou de l'habitation. La rue et l'espace public ne sont alors plus du tout considéré comme des espaces de sociabilités et de rencontres mais comme des espaces de flux permettant de relier les lieux sélectifs et élitistes (compounds, clubs, parcs privés...). D'une certaine manière, la privatisation par ces élites de certains espaces symbolise le refus de se mêler au peuple, elles «refusent en quelque sorte l'urbain lui-même» (Gillot, p.6). Ainsi, les élites bénéficient de plus en plus d'«espaces publics privatisés» et élitistes, leur permettant d'éviter la

confrontation et la mixité dans les rues de la ville. Par conséquent, les rues du centre ville sont destinées à améliorer et fluidifier le trafic automobile sans prendre en compte les besoins des couches les plus pauvres qui habitent ces quartiers. Il serait intéressant d'analyser le nombre de personnes habitant dans les compounds qui travaillent au centre ville puisque de nombreuses institutions restent au centre. Et il paraît donc que les choix de vie des couches supérieures (vivre à l'air pur, espaces privés...), empêche et s'oppose à la construction d'une réflexion sur les besoins piétonniers au centre-ville puisqu'il faut maintenir des axes routiers rapides pour les élites. Comme le précise Agnès Deboulet, « le désir d'autoroutes, synonymes de modernité, se traduit, d'un côté, par l'édification accélérée d'un maillage de voies rapides qui met ainsi la ville à portée des élites circulantes et des classes moyennes motorisées, et, de l'autre par un investissement dans les transports en commun caractérisés par leur insuffisance. Les déplacements du plus grand nombre sont volontiers délégués à des compagnies privées d'autobus ou à des microsociétés de transport au demeurant assez performantes» (Deboulet, 2004). Nous pouvons donc supposer que ce maillage de voies rapides et cette nécessité d'accessibilité au centre ville pour les élites se réalise au détriment de toute réflexion sur les besoins piétonniers des résidents du centre ville, puisque chaque espace vacant est voué à la fluidification du trafic. Ce détour théorique sur les différents usages de la ville par les élites nous permet de comprendre les logiques ségrégatives mises en œuvre par les choix des modes de vie des élites. Cela permet également de saisir le fait que ces modes de vie s'appuient sur des échelles différentes, sur celle de la ville pédestre et celle de la ville rapide et circulante. Par conséquent, il apparaît un conflit ou une opposition entre celles-ci menant à la situation de congestion que l'on connaît. L'enjeu des aménageurs serait alors de réussir à combiner et articuler ces échelles. Par contre, dans les nouveaux projets urbains et notamment dans les villes privées où se rassemblent les élites, semble se dessiner un nouvel imaginaire urbain et se développer des espaces piétons selon certaines valeurs spécifiques.

3.2. Le piéton : nouvelle figure de l'aménagement des périphéries aisées ?

À travers une brève analyse de discours qui accompagne la promotion de quelques projets urbains actuels, nous allons tenter de saisir les valeurs sur lesquelles ils s'appuient. Or, il semble que les espaces piétons sont de plus en plus intégrés dans ces nouveaux projets, accompagnant le développement d'un nouvel imaginaire urbain autour de la verdure, du sport, du calme et de la respiration.

3.2.1. Analyse des discours promotionnels

Damac Properties, en charge du projet de Hyde Park, met en valeur dans ses discours promotionnels la santé et l'air pur, s'opposant à l'imaginaire négatif qui caractérise l'état actuel du centre ville. En effet, nous pouvons lire sur la description promotionnelle de cet espace, « for those in search of living the refined experience, the lush green parks, beautiful water bodies and bridges surrounded by shaded trees make this a picturesque and idyllic landscape for an exclusive and healthy lifestyle ». La nature et la santé constituent des valeurs promotionnelles et les espaces piétons qu'ils proposent s'inscrivent dans cette mouvance de pratique sportive et de bonne santé. Dans la liste des éléments qu'ils proposent, nous pouvons voir en tête, « a pedestrian friendly neighborhood with up to 7 km of walking and jogging trails ».

Pour sa part, l'agence Sodic, dans l'aménagement d'Eastown et de Westown privilégie un retour à une mixité des usages, à la création d'un centre ville et à de réelles pratiques piétonnes. Les aménageurs de cette agence tentent de recréer l'urbanité et les sociabilités d'un centre ville, ce qui n'existe plus dans les villes fermées des périphéries du Caire. Il s'agit donc pour y parvenir de regrouper du résidentiel, des magasins, des activités de loisirs, etc.. au sein d'un même espace. Pour cela, une forte densité ainsi que des espaces publics de qualité semblent nécessaires et en cela, ces projets se différencient des autres villes nouvelles. Or pour Marcus El khatsha, directeur à l'urbanisme chez Sodic (entretien, 21 Juillet 2009), l'urbanité passe par des espaces publics et piétons de qualité. Il nous rappelle que les pratiques piétonnes ont toujours existé dans le centre du Caire avec les petites ruelles mais qu'aujourd'hui, la surpopulation empêche un usage agréable de ces espaces. Il souhaite donc recréer ces pratiques dans les villes d'Eastown et Westown en recréant une ville des courtes-distances. Cette nouvelle urbanité à recréer apparait donc dans les discours sur un mode nostalgique dans lequel le centre ville actuel serait devenu malsain, surpeuplé et invivable. Ainsi, la promotion se réalise également en opposition à un centre devenu congestionné, pollué et mal fréquenté. Dans la promotion d'Eastown, l'environnement piéton est évoqué selon des critères d'espace, d'accessibilité et de liberté avec certains slogans phares, « light, space, sustainability and pedestrian friendly shopping environment », « good bye congestion, hello lifestyle ». Le plan d'Eastown se structure autour de 2 axes, dont une grande avenue piétonne bordée de magasins et une rue arborée doublée d'une piste pour les cyclistes et pour les coureurs. L'agence évoque également un espace dans lequel « le trafic est réduit au minimum et l'air plus pur », nous constatons alors ces références à la nature et la respiration. L'imaginaire sanitaire et sportif est également convoqué à travers de nombreuses images de sportifs et de personnes qui semblent en parfaite santé dans la brochure, mais

également avec l'opposition permanente à la pollution du centre ville. Les discours sont similaires pour Westown et s'appuient sur la nostalgie des glory days: «instead of the claustrophobia and chaos of an over-crowded inner city, Westown takes its inspiration from the refreshing climate and clean northerly air that sweeps in from the Mediterranean. Walking along the pleasant central pedestrian promenade will feel like strolling down Las Ramblas in Barcelona or *Belle-époque* Cairo» (brochure de promotion Westown sur le site de Sodic). Ainsi, comme nous pouvons le constater, les discours de SODIC sont particulièrement orientés vers la respiration, avec les slogans «breathe» ou les allusions à un climat tempéré, à un air pur ou au sport. Cette communication autour de la respiration illustre le besoin d'espaces verts et l'émergence d'un discours prenant en compte l'intégration de la nature, du bien être et de la durabilité dans les opérations urbaines.

3.2.1. Les opérations de piétonisation : des objectifs différents au centre ville et dans les périphéries

Il semble donc que dans les nouveaux projets, qu'ils s'agissent des villes de eastown ou westown ou de villes privées comme Hyde park, l'imaginaire piéton réapparaît comme un vecteur attractif de citadins en mal d'espace et de nature. Les discours mettent alors en avant des valeurs de santé et d'air pur, de sport, et de nostalgie de la «belle-époque» cairote. Ces discours manifestent clairement un besoin d'espaces piétons et de verdure, d'espaces urbains sans voitures, d'une «ville pédestre». Or il est évident que ces différents projets évoqués (même eastown et westown qui se veulent pourtant ouverts) ne s'adressent pas à tous les citadins et que seulement les plus aisés peuvent y accéder. Le besoin d'espaces piétons et de calme semble être en mesure d'être assouvi pour les couches supérieures dans les compounds et autres gated communities mais celui des pauvres, reste totalement sans réponse. En effet, comme nous l'avons constaté, nous retrouvons dans les compounds, des espaces piétons et de nombreux projets mettant en exergue l'imaginaire du piéton et du flâneur dans leur discours de promotion. Il semble alors exister un réel besoin chez les couches les plus élevées de pouvoir marcher sereinement dans la ville, de pouvoir se balader et faire les magasins au sein d'un espace urbain nettoyé des risques développés par les engins motorisés. Comme le signale Bénédicte Florin, l'émergence des compounds réfère «au rejet du Caire en tant que ville qui n'est plus apte à offrir à ses habitants aisés des conditions de vie décentes» (Bénédicte Florin, 2005) dont nous pouvons estimer que le droit de marcher sereinement fasse partie. Les promoteurs usent alors de discours et de publicités liés à la stigmatisation des rues du centre-ville (Eric Denis, 2006), «the potential guilty anxieties relative to the suffering of ordinary city dwellers are, then, masked by global rejection of the city, according to an anti-urban discourse that incorporate and naturalizes pollutions, identifying it with poverty, criminality and violent protests against the regime. In

this elite perspective, Cairo has become a complex of unsustainable nuisances against which nothing can be done, except to escape or to protect oneself» (Denis, p.7).

Ainsi, les fonctions auxquelles doivent répondre les espaces piétons dans les villes nouvelles et résidences privées semblent totalement différents des objectifs des espaces piétons publics que l'on observe dans le centre ville. Les valeurs associées à la piétonisation dans les périphéries évoquent principalement la ville à taille humaine et le confort, la santé, le sport tandis que dans le centre, il s'agit davantage de créer un espace afin d'améliorer une «image» et qui ne cible pas forcément les populations résidentes du centre ville. Comme nous l'avons vu, il s'agit d'attirer les touristes à Al Mu'iz et de développer l'image du centre financier dans le cas de l'espace de la Bourse. Les espaces piétons au Caire symbolisent la différenciation de gestion des espaces urbains pour population pauvre et aisée et les inégalités socio-environnementales qui en découlent. Face à un centre ville qui étouffe et que l'on continue à asphyxier, se développent en périphérie des espaces ouverts et moins pollués. Cette opposition est assez flagrante dans les logiques aménagistes entre des citoyens qui veulent «respirer» et des aménageurs qui privilégient le fait de faire «circuler» l'automobile. Cette dualité «respirer/rouler» est particulièrement symbolique de la condition urbaine au Caire.

Conclusion

Ainsi cette analyse des espaces piétons cairotes nous a permis de constater certains paradoxes de l'aménagement urbain tels que la priorité très nette accordée à la voiture tandis qu'une grande majorité de la population est, par contrainte financière, piétonne. Cette étude révèle également que les espaces piétons institutionnalisés sont beaucoup moins fréquentés que certains lieux interstitiels qui jouent davantage un rôle de «place». Et ceci, notamment car les espaces que nous avons étudié s'inscrivent au sein d'objectifs urbains de compétitivité internationale et d'attraction touristique, développant davantage une image symbolique destinée au monde que des espaces répondant aux besoins de la population. Il s'agit donc d'opérations pour lesquelles la piétonisation n'a constituée qu'un outil et non pas la cible des aménagements. Ce qui confirme le peu de considérations dont le piéton fait l'objet dans les politiques publiques. Par ailleurs, en étudiant les discours promotionnels accompagnant le développement des périphéries aisées, nous avons pu constater l'apparition du piéton comme une figure nouvelle de l'aménagement de ces espaces urbains. Ces aménagements spécifiques constituent la concrétisation spatiale des valeurs sanitaires et sportives recherchées par les habitants. Ainsi, ces différents constats nous révèlent certaines inégalités socio-environnementales qui se dessinent sur le territoire du grand-Caire.

Pourtant il suffirait de peu de choses pour améliorer la situation piétonne en ville. Trop haut et trop fins, avec des ruptures fréquentes, les trottoirs du Caire empêchent la balade tranquille et sécuritaire. Il serait alors pertinent de développer des trottoirs corrects et une sécurité pour le piéton avant de mettre en place des rues piétonnes qui, tant qu'elles ne seront pas parties intégrées d'un réseau piéton plus large ne pourront être attractives. Il s'agit de penser un cheminement au Caire qui puisse rendre la marche agréable et favoriser le déplacement piéton davantage que motorisé. Or les autorités privilégient clairement la sécurité et l'automobile plus que les besoins de la population la moins aisée et il devient urgent de développer une logique humaine d'aménagement urbain au risque que le centre-ville se meurt totalement. Il est en effet nécessaire de réintroduire le piéton et le citoyen au centre des politiques aménagistes et leur offrir une gestion de proximité. Il ne s'agit pas seulement d'offrir des espaces ouverts à tous, mais une politique efficace de piétonisation pourrait également résoudre certains des problèmes de congestion. Améliorer la condition piétonne permettrait également de redonner aux citoyens le goût de la marche et d'offrir à tous le «droit à la ville».

Bibliographie

Barthel Pierre-Arnaud, *Retour en centre-ville en 2008 : les nouveaux chantiers du Caire Khédivial*, dans Chroniques Égyptiennes, 2008.

Deboulet Agnès, *Téhéran, Beyrouth, Le Caire : les citoyens face aux projets autoroutiers*, Urbanisme, no 336, Mai-Juin 2004.

Denis Éric , « From the Walled City to the Walled Community : Spectres of Risk, Enclaves of Affluence in Neo-liberal Cairo », in D. Singerman and P. Amar, (dirs), *Cairo Cosmopolitan : Politics, Culture, and Urban Space in the New Middle East*, American University in Cairo Press, 2005

Depaule J.C, *Les établissements de café au Caire*, Études rurales, 2007/02, no180.

El Kadi Galila & ElKerdany Dalia: «Belle-époque Cairo. The Politics of Refurbishing the Downtown Business District», in D. Singerman and P. Amar, (dirs), *Cairo Cosmopolitan*, American University in Cairo Press, 2005.

Florin Bénédicte, *Vivre en parallèle, l'évolution des villes nouvelles du Grand Caire*, Les Annales de la Recherche Urbaine, octobre 2005, no 98, p.97-105).

Gillot Gaëlle Géocarrefour, *Espaces populaires, pratiques intimes. Les jardins publics au Caire, à Rabat et à Damas*, volume 77, no 3, 2002

Middleton Jennie, «London as a walkable city» dans Imrie Rob, Lees Loretta and Raco Mike, *Regenerating London: Gouvernance, sustainability and community in a global city*, Routledge, 2009.

Omnia Aboukorah, Thèse de doctorat, sous la direction de Pierre Signoles, Université François Rabelais, UMR CITERES, Équipe Monde Arabe et Méditerranée (EMAM) : *La sauvegarde du patrimoine architectural et urbain de la vieille ville du Caire. Enjeux et modalités.*

Parazelli Michel, *La rue attractive, parcours et pratiques identitaires des jeunes de la rue*, Presses de l'université du Québec, 2002.

Thomas Rachel, *La marche en vile, une histoire de sens* dans l'Espace Géographique, tome 36, 2007/1.

Revue de presse :

Al Ahram weekly, Nevine El-Aref, «Only for pedestrians», 3-9 mai 2007.

Al Ahram weekly, Sahar El-Bahr, «Bad for business? », 25 fèv-3mars 1999.

Al Ahram weekly, Gihan Shahine, «Bankers, pashas and builders», 1-8 sept 1999.

Al Ahram weekly, «Reviving old splendor», Gihan Shahine, 23-29 sept 1999.

Fayza Hazan, 6 mars 2002, Al Ahram

