



Alexandrie seconde ville d'Égypte ou métropole méditerranéenne?

Eric Denis

► To cite this version:

Eric Denis. Alexandrie seconde ville d'Égypte ou métropole méditerranéenne?. Revue Géographique de l'Est, 1997, 2-3, pp.163-188. <hal-00360789>

HAL Id: hal-00360789

<https://hal.science/hal-00360789v1>

Submitted on 12 Feb 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

ALEXANDRIE SECONDE VILLE D'ÉGYPTE OU METROPOLE MEDITERRANEENNE ?

Résumé

La personnalité d'Alexandrie procède d'une dialectique permanente qui se joue à différentes échelles : entre son appartenance à l'Égypte, dont elle est à la fois la seconde ville et le prolongement maritime de sa capitale, le Caire, et son appartenance Méditerranéenne, comme plus grande ville de la rive sud et, au niveau local, entre son centre ancien qui se vide et des périphéries incertaines oscillant entre industries, villégiatures estivales et logements populaires, voire précaires. L'évolution contemporaine d'Alexandrie est le produit de ces déchirements centrifuges. Ils la fragilisent et l'empêchent d'affirmer une centralité à la hauteur de son poids démographique.

Abstract

The personality of Alexandria is the result of a permanent dialectic which it works at different level : between its egyptian belonging, as the second city of the country and the maritime door of the capital, Cairo, and its mediterranean belonging as the largest city of the south shore, and, at the local level, between the decline of the centrality and the uncertain peripheries which oscillates between industries, summer resorts and popular housing. Contempory evolution of Alexandria is the product of those centrifugal tearings. They enlarge its shakiness and reduce its capacity to affirm a centrality at the level of its demographic weight.

Mots-clefs

Alexandrie, Méditerranée, Égypte, urbanisation, croissance, centralité, géographie sociale.

« Alexandrie, Alexandra

Voile sur les filles, barques sur le Nil »

Alexandrie, Claude François

Ce refrain chanté par un Français qui a grandi à Suez, outre qu'il permet de souligner que l'islamisation contemporaine de l'Égypte stigmatisée ici par le port du voile n'est pas une question nouvelle, pourrait faire croire qu'Alexandrie se trouve à l'embouchure du Nil. Pourtant depuis qu'au XIIe siècle la branche canoptique se soit définitivement comblée,

l'embouchure du grand fleuve africain la plus proche d'Alexandrie se trouve à quelque 40 kilomètres à l'est, à al-Rashîd, ville plus connue des Français depuis l'expédition de Bonaparte en Égypte (1798-1802) sous le nom de Rosette.

Alexandrie, coincée sur un étroit cordon littoral en avant du lac salinisé Maryût et de marécages coûteux à viabiliser, est donc à la marge de l'Égypte utile, des terres fertiles du Delta du Nil. Quasi presque-île donc, Alexandrie est rattachée au Delta et à la capitale, le Caire, distante de quelque 230 kilomètres, par deux voies routières, « la Route Agricole » qui l'associe au système de villes du Delta, et par « la Route du Désert » qui en courant sur les marges ouest du Delta, connecte directement les deux villes. Au total, Alexandrie, le Caire et le couloir très dense des provinces qui les relie (Bahayra, Gharbiyya, Minûfiyya, Qalyûbiyya) rassemble plus de 40% de la population égyptienne.

Sa position marginale comme l'exiguité du site ne semblent en rien avoir contrarié la croissance contemporaine d'Alexandrie qui, depuis le milieu du XIX^e siècle, s'est affirmée comme la seconde ville d'Égypte, et compte à présent quelque trois millions d'habitants (l'agglomération du Caire en compte 12). Les contraintes du site lui confèrent néanmoins une forme unique, puisque l'agglomération épouse le littoral sur près de 40 kilomètres de long alors que sa largeur, en moyenne, est inférieure à 4 000 mètres.

Considérable elle l'est, incontestablement, mais elle occupe une place tellement excentrée, satellite, que l'on ne conçoit pas immédiatement le rôle structurant que joue ce centre urbain portuaire dans l'organisation du système de peuplement égyptien. De même, si on la situe parfaitement sur le pourtour de la méditerranée, pour autant on ne voit pas très bien quelle est son insertion dans le système des échanges maritimes.

Dessinée par la rupture entre l'extrême concentration de la population sur l'étroite bande fertile de la vallée du Nil et les immensités désertiques, l'insularité de l'Égypte s'impose — 98% des habitants vivent sur 5% du million de kilomètres carrés que recouvre le territoire égyptien. L'Égypte est d'autant plus insulaire que la très grande majorité de ses échanges

internationaux s'effectue par bateau et par avion. Les échanges routiers avec les pays voisins que ce soit avec Israël, la Libye ou le Soudan sont insignifiants, voire parfois totalement stoppés par des tensions politiques. Au total, l'intégration régionale de l'économie égyptienne est des plus faibles, elle ne recouvre que 3% des importations et à peine 15% des exportations, Arabie Saoudite comprise. Autrement dit, à l'image de nombreux pays dits en voie de développement caractérisés par l'absence d'intégration régionale, les entrées portuaires revêtent une fonction vitale. Qui plus est, l'Égypte demeure structurellement dépendante de l'importation de produits de première nécessité. Ainsi, doit-elle acheter la moitié du blé qu'elle consomme, mais aussi la plupart de ses biens d'équipement. L'approvisionnement est donc non seulement une nécessité économique, mais encore un impératif politique qui, s'il n'était pas satisfait, menacerait la paix sociale et, par extension, les équilibres géopolitiques régionaux¹.

Alexandrie s'affiche encore comme la seconde masse démographique urbaine d'Égypte, mais une agglomération humaine difficilement qualifiable, car ne répondant ni à une fonction unique, à une spécialisation, ni à une centralité immédiatement perceptibles. Certes, ses industries intermédiaires marquent de leurs imposantes colonnes de fumée

1. En 1994, l'Égypte couvrait 13% de ses besoins en huile végétale, 42% de ceux en blé (50% en 1995), 62% en sucre, 77% en maïs, 78% en viande bovine, 80% en fèves, 100% en riz. Elle importait annuellement 800 000 tonnes d'huile, 500 000 tonnes de sucres, 300 000 de maïs, 130 000 de viande bovine. Malgré une progression très sensible de la production nationale, elle a importé 4,7 millions de tonnes de blé en 1994 contre 2 millions en 1980, en raison de la croissance démographique (passant de 40 à 60 millions d'habitants dans le même temps). Le déficit commercial égyptien s'élevait à 7 652 milliards de dollars en 1994, le blé y comptant pour 15% (*Lettre d'Égypte*, 1995, Poste d'Expansion Économique, Ambassade de France, Le Caire, n°18). En 1996, compte tenu de la flambée des prix du blé sur le marché mondial, le déficit commercial s'aggraverait encore et une nouvelle réduction du quota de farine subventionné est possible, voire une augmentation du pain, comme en Jordanie, ce qui est critique puisque le pain couvre en moyenne 63% des besoins caloriques des citoyens égyptiens.

les entrées de l'agglomération, mais Alexandrie, ville ouvrière ? Son interminable front de mer, que l'on appelle ici corniche, et ses plages la transforment en une vaste station balnéaire deux mois par an, mais cela ne suffit pas à dynamiser une ville de trois millions d'habitants.

En accord avec le modèle rang—taille et compte tenu du poids démographique du Caire, Alexandrie occupe une place tout à fait conforme à une distribution géométrique du type log-normale du système de peuplement égyptien. Autrement dit, Alexandrie n'est pas une anomalie, une hypertrophie urbaine ou le produit d'un surpeuplement. En revanche, cette distribution s'effondre dans ses échelons inférieurs et la troisième ville d'Égypte au centre du Delta, Mahallat al-Kubra, compte 500 000 habitants (Moriconi, 1995). Alexandrie seconde ville et plus grand port d'Égypte, se fait l'écho d'autres binômes structurants dans quelques pays du pourtour méditerranéen. En effet Marseille, 1,2 million d'habitants et premier port de la Méditerranée, est aussi la deuxième agglomération de France. De même, des similitudes existent avec des couples comme Madrid—Barcelone ou Ankara—Istanbul , voire Rome—Naples et Turin ou Milan—Gênes.

I— LES VILLES HISTORIQUES STRATIFIEES

1) une création mythique de l'Antiquité

L'ultime dimension où il faut sans doute rechercher l'identité contemporaine d'Alexandrie est certainement le temps long où se niche la part d'universalité d'Alexandrie, ville mythique fondée par Alexandre le Grand en 332 avant JC. La cité hellénique puis romaine que nous connaissons tous comme la cité où Antoine et Cléopâtre se donnèrent la mort, ou comme la ville du phare et de la bibliothèque, marque le cœur de l'agglomération contemporaine. La ville nouvelle voulue par Alexandre et dessinée par Denocrate s'organisait autour de voies majeures de trente mètres de large se croisant à angle droit pour composer un maillage nord-sud enchassé dans une vaste enceinte qui, au Sud, s'appuyait sur les collines dominant le lac

Maryût. Entre le mur de l'Ouest et celui de l'Est, l'étendue maximum était d'environ 5 000 mètres. Au Nord, la cité s'ouvrait sur un vaste abri maritime sous le vent de l'île de Pharos qui fut rattachée à la terre par une digue à l'époque des Ptolémée. La cité antique compta durant ses périodes de pleine prospérité environ 600 000 habitants, citoyens et esclaves ; d'aucuns avancent même à présent le chiffre d'un million. À l'époque romaine, devenue la seconde ville de l'empire, elle déborda de son enceinte et des faubourgs se constituèrent. Au Nord-Est à proximité de la branche canopique du Nil, près d'Abû Qîr (Aboukir), une ville satellite, Canope, drainait le trafic en provenance des routes orientales et africaines, et organisait son commerce vers Rome. De même, Alexandrie concentrait la production de blé égyptienne et assurait l'approvisionnement de la capitale de l'empire.

Les recherches archéologiques tendent à montrer combien, indépendamment des rares vestiges que 23 siècles de démolition et de construction ont épargnés, la cité antique impose encore ses tracés à la ville moderne. Autrement dit, plus que dans son parcellaire fortement remanié et malgré les divers empiétements sur la chaussée que l'on observe dès le premier cycle de reconstruction entre les périodes grecque et romaine, c'est dans la résistance de son réseau viaire qu'a perduré la filiation historique d'Alexandrie, et peut être plus encore dans celle de son réseau de drainage souterrain des eaux usées.

2) Le déclin médiéval et moderne

À partir du III^e siècle, Alexandrie entre en récession et accompagne l'inexorable déclin de l'empire. Néanmoins, l'Alexandrie byzantine demeure un port considérable au cœur du système commercial méditerranéen. En 641, la conquête arabe de la ville ne remet pas immédiatement en cause sa vocation commerciale et portuaire. Seulement, le Caire devient la capitale de l'Égypte (en réalité il s'agit de Fûstat puisque le Caire — « al-Qâhira », la Victorieuse — n'est fondée qu'en 969). Ce basculement ou ce recentrage des fonctions de commandement confère de façon irrémédiable une position subordonnée à Alexandrie, dont le rayonnement des fonctions

administratives et religieuses est définitivement ruiné. Et, progressivement, l'activité commerciale y décline aussi. Les routes terrestres sont en effet privilégiées par les marchands arabes et les marchés liés au commerce à longue distance se concentrent au Caire. Vers 875, les anciennes murailles sont abattues et une enceinte beaucoup plus restreinte est élevée à la base de l'isthme qui s'est formé entre l'île de Pharos et la côte en s'appuyant sur la digue antique. La ville se contracte, alors qu'elle ne semble pas être considérée comme une place militaire importante aux époques arabe et ottomane. Jusqu'au début du XIXe, elle se maintiendra dans cette étroite avancée. Le comblement de la branche canopique au XIIe siècle finit de ruiner Alexandrie, la marginalise et la coupe encore davantage du Caire. En outre, son approvisionnement en eau devient dès lors très problématique.

Le déclin de la route méditerranéenne vers les Indes marginalise encore davantage Alexandrie. Après la découverte de la route du Cap par Vasco de Gama en 1498, le système vénitien est peu à peu pris à revers. Bientôt, les épices rendues à Lisbonne coûtent cinq fois moins cher qu'à Venise. Le centre de gravité du monde s'est déplacé vers l'Ouest. L'insécurité croissante des routes terrestres amplifie encore ce recul. Il faudra attendre Mehemet Ali (1805-1849) et la restauration de la stabilité politique en Égypte pour que l'on parle à nouveau de la route égyptienne — même si, dès 1672, Leibniz parle du percement d'un canal isthmique, formalisant quelques propositions incertaines circulant à Venise.

À l'embouchure de la branche occidentale du Nil navigable jusqu'au Caire, Rashîd se substitue à Alexandrie comme port marchand de l'Égypte. Toutefois Alexandrie reste un port qui compte pour l'exportation des épices vers l'Europe. Au milieu du XVIIe siècle, elle connaît même un certain renouveau lié au commerce du café du Yémen qui entraîne une sensible poussée démographique. Alexandrie compte alors 18 à 20 000 habitants. Néanmoins, à la fin XVIIIe et encore au début du XIXe, elle est redevenue une modeste bourgade de quelque 6 000 à 8 000 âmes.

3) L’Alexandrie du nouveau méditerranéen

La renaissance contemporaine d’Alexandrie est associée aux ambitions conquérantes du vice-roi Mehemet Ali, à sa volonté de constituer une flotte en mesure de contester les intérêts turcs en Méditerranée et de projeter la puissance égyptienne sur un échiquier maritime qui s’ouvrait à nouveau. Ainsi, en 1829, sur le vieux port à l’Ouest de Gumrûk est implanté l’arsenal qui ne tarde pas à employer quelque 5 000 personnes. Ces travaux constitueront l’appui d’une extension portuaire civile et commerciale vers l’Ouest, portée par le boom cotonnier des années 1860.

Ces développements ont eu pour préalable le creusement du canal Mahmoudiyya (1818-1821) qui, à nouveau, relie Alexandrie au Nil et, par conséquent, à l’ensemble du système de villes égyptien. En outre, il rétablit un approvisionnement sûr en eau. Ce ré-arrimage d’Alexandrie à la capitale, comme l’équipement du port, accélèrent le déclin de Rashîd qui est déjà condamnée par l’ensablement de son chenal et la réorientation des flux commerciaux vers l’Occident méditerranéen alors qu’on y commerçait davantage avec la Grèce et le Levant. Rashîd, qui comptait 18 000 habitants au recensement de 1846, n’en dénombre plus que 14 000 en 1897. Dans le même temps, Alexandrie passe de 164 000 habitants à 320 000. À l’Est, suite au percement du canal de Suez, inauguré en 1869, la création de Port Saïd exerce un effet négatif comparable sur le port de Damiette.

Alexandrie devient une des grandes villes du pourtour méditerranéen. En 1900, si Gênes compte 370 000 habitants, Marseille 481 000, Naples 610 000 et Istanbul 900 000, aucune autre ville de la rive sud ne compte plus de 140 000 habitants.

La centralité de l’axe Le Caire—Alexandrie fut confirmée par la mise en place d’une voie de chemin de fer en 1854. Avant le train, en 1845, il fallait 24 heures par chenaux et Nil pour rejoindre le Caire; ce temps fut ramené à 4 heures et demie et à présent à 2 heures. Construite par les anglais, cette voie était en partie une concession aux intérêts égyptiens. Les Anglais étaient plus intéressés à la création en priorité d’une voie le Caire—Suez pour rendre plus performante cette route vers les Indes face

à celle du Cap et contrer le projet français de canal isthmique (Chaichian, 1988; Siegfried, 1948).

Ensuite, les voies ferrées se multiplièrent dans le Delta (1855, Tanta ; 1856, Mansûra) afin de drainer le coton vers Alexandrie et les marchés européens. Ainsi Alexandrie acquit une position de quasi-monopole dans la commercialisation des productions agricoles égyptiennes, qui lui permit de ne pas subir le contrecoup de l'ouverture du canal de Suez en 1869. Par ce dernier, des marchandises de valeur transitèrent entre Orient et Occident mais sans jamais produire de dynamique portuaire notable que ce soit à Port-Saïd, Ismaïliyya ou Suez. En outre, la guerre de 1956 après la nationalisation du canal de Suez, puis les guerres de 1967 et 1973 ont lourdement grevé les efforts de développement économique le long du canal, au profit d'Alexandrie et de son port. Ce schéma tient toujours, même si la première zone franche d'Égypte fut installée à Port-Saïd après 1973, la paix et la mise en place avec le président Sadate de la politique d'ouverture économique ou « infitah ».

Avec l'exportation du coton, Alexandrie retrouve une certaine centralité. En 1910, 310 000 tonnes de coton sont embarquées sur les quais d'Alexandrie, contre 15 000 en 1850. L'Égypte devient le troisième producteur mondial de coton après les États-Unis d'Amérique et l'Inde, mais devant la Chine. Ces orientations bouleversent les équilibres agricoles et démographiques. L'augmentation des échanges et le sensible essor des manufactures qui accompagnent la spécialisation du sol du Delta dans le coton engagent un puissant mouvement d'urbanisation. La population des villes égyptiennes de plus de 20 000 habitants passe d'environ 550 000 en 1846 à 1,7 million en 1907. Si le Caire est la première ville africaine à dépasser le million d'habitants vers 1920, Alexandrie sera la deuxième vers 1950. Parallèlement, l'Égypte qui était plutôt exportatrice de céréales devient déficitaire. En 1908-1912, les importations de céréales s'élèvent à quelque 210 000 tonnes, soit à peu près 17 kilos par habitant, ou, ce qui est plus significatif, à environ 120 kilos pour chaque habitant des villes de plus de 20 000 habitants (Bairoch, 1985). Les termes de l'échange s'inversent définitivement. L'Égypte devient un acteur relativement captif

du marché mondial et la période volontariste qualifiée encore de déconnexion après 1952 ne pourra rétablir une position plus favorable. Ainsi, si l'Alexandrie antique fut le port stratégique garant de l'approvisionnement en blé de Rome, l'Alexandrie contemporaine demeure un pivot non moins essentiel en termes de stabilité politique, mais pour des flux et une dépendance inverses.

4) La mise en place de la ville contemporaine

À l'échelle d'Alexandrie, l'intensification des échanges entraîne dès le milieu du XIXe un étalement hors des murs médiévaux. Toutefois, en 1900, la ville déborde encore à peine l'enceinte antique. La bourse, des sociétés d'armement, des banques redéfinissent les contours architecturaux du centre ville et le décalent même. En avant de la presqu'île de Gumrûk qui devient la « ville turque », vers Manshiyya, une puissante dynamique immobilière portée par les affaires compose une nouvelle centralité de part et d'autre d'une place monumentale, la place des Armes, qui devient celle des Consuls ou de Méhémet Ali. Elle structure un maillage de larges rues et d'avenues bordées d'immeubles de rapport. Les travaux d'assèchement des marais, le déplacement des cimetières, le démantèlement des murailles antiques, la construction d'hôpitaux et les implantations manufacturières ouvrent la ville dès les années 1830-1840. Le règne du khédivé Ismaïl (1863-1879) confirme ces orientations et les complète par la mise en place d'infrastructures comme l'eau courante, les égouts et l'éclairage public au gaz.

Le canal Mahmudiyya qui court entre les berges du lac Maryût et les collines jusqu'au port ouest, constitue une frontière sud très rigide qui n'a été franchie que de façon partielle encore aujourd'hui, même s'il n'est plus qu'un cloaque en partie comblé, et le plus souvent par des activités industrielles ou des quartiers sous-intégrés, non planifiés. Très tôt, en revanche, son embouchure fut l'objet de vastes développements commerciaux et industriels qui ne tardèrent pas à lui donner, avec ses profils de brique, l'allure de docks anglais. Aux établissements de stockage ou de transformation, du coton pour l'essentiel, étaient parfois associés des logements ouvriers à loyer modéré, et ce

dès 1865. Ce quartier de Minia al-Bâsal est pour l'essentiel aujourd'hui une vaste friche industrielle jalonnée de quelques activités de stockage.

Ainsi, entre 1850 et 1950, la densification du noyau central s'organise-t-elle selon deux fronts convergents qui peu à peu se rejoignent sur les versants des reliefs qui dominent le site, puis par bourrage des espaces intersticiels et augmentation des coefficients d'occupation du sol. Les quartiers d'affaires montent vers le canal Mamudiyya et son embouchure, se déclinant en quartiers résidentiels plus modestes, alors que, des berges du canal, glissent à leur rencontre les logements populaires et les manufactures. Jusque dans les années 1960 ces quartiers sud-sud-ouest se caractérisent par la concentration de petits ateliers et du travail à domicile (al-Sa`âtî, 1958). Cet intense mélange de l'habitation et de l'atelier se retrouvait et se retrouve encore en partie dans la ville ancienne, à Gumrûk, notamment autour de la fabrication de mobilier. Les ports, dans un pays qui importe la plupart du bois qu'il utilise, sont favorables à l'essor d'une telle industrie. La ville de Damiette reste la plus marquée par ses activités proto-industrielles d'ameublement.

Outre l'affirmation d'une centralité moderne en accord avec la position dominante du port d'Alexandrie, quatrième port méditerranéen à la fin du XIXe, la croissance d'Alexandrie est marquée par des débordements en particulier vers l'est, vers Raml et Muharam Bay (Reimer, 1987). Ils accompagnent à partir de 1860 le développement des lignes de tramway et la création de la voie ferroviaire pour Rashîd. Ces extensions ne constituent pas immédiatement un tissu continu mais des noyaux résidentiels qui bornent l'espace compris entre la côte et le canal Mahmudiyya, l'ouvrent à l'urbanisation. Le sud de Muharam Bay fut aussi animé par des développements industriels et ouvriers qui marquent encore les paysages contemporains, davantage même que les quartiers de riches villas qui ont cédé la place à des constructions plus élevées et de moindre facture. Enfin, avec les villages urbanisés de Gabarî à al-Maks à l'Ouest, les environs de la gare centrale, au Sud d'Atarîn, constituent à partir des années 1860 l'espace privilégié d'installation des

migrants égyptiens que la prospérité de la ville ne manque pas d'attirer (Awad, 1987).

Ainsi, dès les premières années du XXe siècle, les axes de développement de l'Alexandrie contemporain, son étendue même, sont donnés, bornés par des palais, des quartiers de villas, des extensions industrielles et des quartiers sous-intégrés composés d'habitat précaire accueillant des migrants, alors que les voies ferrées orientent l'ensemble. L'urbanisation se fait de plus en plus intensive, par bourrages successifs et élévation du bâti sur l'étroit corridor entre la mer et le lac. Partant des grands axes de transport longitudinaux, son tissu se ramifie et se complexifie en absorbant le croît démographique.

II— L'ESPACE DEMOGRAPHIQUE ET SOCIAL

1) Dédensification et étalement contemporain

Durant 89 ans, de 1897 à 1986, la population d'Alexandrie s'est accrue en moyenne de 2,5% par an. Elle a atteint 500 000 personnes dans les années 1920 puis, 30 ans plus tard, un million. Ensuite le mouvement s'accélère : 10 ans plus tard, en 1960, la ville compte 500 000 habitants supplémentaires et elle dépasse les deux millions d'habitants dans les années 1970. Enfin, sa croissance tend à fléchir et tout porte à croire que sa population se soit stabilisée entre 3 et 3,5 millions d'habitants dans les années 1990 avec un taux de croissance retombé en-dessous de 2% par an.

année	population totale	taux annuel de croissance (%)	part des non natifs égyptiens (%)	part des non natifs étrangers (%)	part totale des non natifs (%)	urbains parmi les non natifs égyptiens
1897	319 766	—	—	—	—	—
1907	370 009	1,47	17,05	17,64	34,69	—
1917	444 617	1,85	18,47	16,70	35,17	—
1927	573 063	2,57	24,66	13,45	38,12	—
1937	685 736	1,81	23,06	8,41	31,47	—
1947	919 024	2,97	25,97	4,10	30,07	—
1960	1 516 234	3,93	26,26	2,14	28,40	—
1966	1 801 100	2,91	21,65	0,66	22,31	61,28
1976	2 318 700	2,56	18,67	0,24	18,91	70,16

1986	2 935 627	2,39	13,94	0,07	14,01	82,84
------	-----------	------	-------	------	-------	-------

Source : recensements égyptiens (prochain recensement novembre 1996).

Tableau 1 : Évolution de la population d’Alexandrie et du poids des migrants

Trois périodes scandent ce mouvement en termes de mode de peuplement. Dans un premier temps, du début du siècle au milieu des années 1930, peuplée pour plus d’un tiers de personnes qui n’y sont pas nées, Alexandrie rassemble une population où les migrants étrangers sont aussi nombreux que les Égyptiens non-natifs (tabl.1). Autrement dit, ce n’est pas uniquement une élite marchande étrangère qui a rejoint Alexandrie. Pour une large part, il s’agit de modestes familles d’artisans ou de commerçants, d’Italiens, de Français ou de Grecs, qui s’intègrent à la ville et à ses extensions sans coupures marquées avec les Égyptiens. Le peuplement au XIX^e siècle semble de même nature, même si les données quantitatives ne sont pas tout à fait comparables. Puis, durant les décennies 1940-1960, l’apport étranger s’effondre, alors que la part de migrants survivants dans la population alexandrine demeure longtemps supérieure à 30%, représentant quelques 430 000 personnes en 1960. L’apport migratoire devient strictement égyptien. Enfin, à la fin des années 1970, mais surtout dans les années 1980-1990, la part de migrants survivants dans la population fléchit très nettement pour s’établir à moins de 14% en 1986². La croissance est désormais portée par le solde naturel, elle est interne. En outre, la nature des flux migratoires a profondément changé puisque plus de 80% du stock de migrants provient d’autres villes d’Égypte. Ceci vaut pour l’ensemble des échanges migratoires en Égypte qui, pour l’essentiel, sont désormais inter-urbains.

2. Les recensements égyptiens ne permettent pas de calculer des flux de migrants, mais simplement d’identifier des stocks d’habitants qui ne sont pas nés dans un lieu et de connaître leur région de naissance. Il s’agit donc de non-natifs ou de migrants survivants ce qui signifie que d’un recensement à l’autre ces données sont largement cumulatives. Les générations successives de migrants survivants disparaissent par migration retour ou décès. La baisse très forte du stock en 1986 est donc d’autant plus remarquable.

Cette dynamique de peuplement engage des étalements urbains successifs de part et d'autre des quartiers centraux, d'abord vers le nord-est puis, plus lentement, vers le Sud-Ouest. Les extensions occidentales sont contraintes à la fois par l'importance des emprises portuaires civiles et militaires, et par les zones industrielles, ainsi que par l'étroitesse du cordon littoral. Néanmoins ce glissement de l'activité vers Maks est jalonné de cités ouvrières et de noyaux de peuplement populaire non planifiés. Des années 1950 à nos jours, ces marges occidentales ont intégré 20% de l'accroissement de population. En revanche, les périphéries orientales, surtout à partir de Muharam-Bay et Raml où elles peuvent s'étendre vers le Sud, moins contraintes par le lac Maryût et ses marais, ont absorbé plus de 70% du croît démographique.

qism-s	km2	1947	1960	1966	1976	1986
Dikhîla-Amriyya	10,73	25 992	22 791	84 120	182 808	255 944
Mina al-Bassal	6,05	79 682	131 034	133 415	215 423	298 667
Karmûz	2,67	143 684	192 911	206 272	212 800	196 290
Labân	1,38	46 680	61 594	62 362	58 515	48 209
Gumrûk	1,48	143 289	157 064	170 716	160 152	122 342
Manshiyya	0,51	25 774	42 494	44 714	44 834	37 589
Atarîn	1,94	50 424	71 148	63 609	75 007	51 371
Muharam Bay	9,26	126 751	261 955	299 793	336 343	343 012
Bab Sharkî	6,03	124 305	163 037	187 478	215 830	203 422
Sidî Gabîr	5,21	13 628	102 373	121 954	134 831	159 303
Raml	12,45	92 729	202 453	265 235	445 974	611 887
Muntaza	50,85	46 086	107 380	161 432	236 183	607 591

Tableau 2 : La distribution de la population par qism.

Afin d'autoriser des comparaisons à limites constantes de 1947 à 1986 les 4 qism-s sud-ouest Dikhîla, Amriyya, Bûrg al-Arab et Mina al-Iskandariyya dont les limites ont varié ont été regroupés en une seule unité « Dikhila-Amriyya ». Ils comptaient respectivement 136 538, 110 794, 7 283 et 1 329 habitants en 1986.

À limites constantes, la densité moyenne de l'agglomération a été multipliée par 3 de 1947 à 1986, passant de 82 habitants par hectare à 269. Cette élévation moyenne des densités est le produit d'un double mouvement, à savoir, de la densification des périphéries et de la dédensification du centre, autrement dit d'une relative homogénéisation (fig. 1).

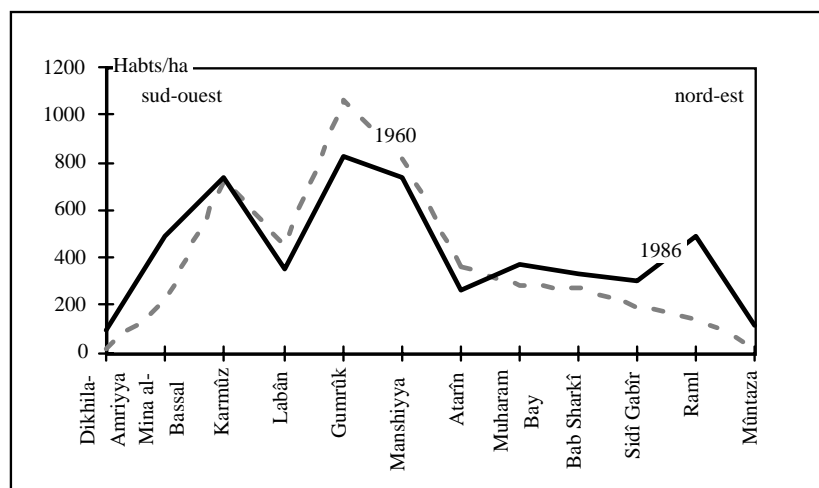


Figure 1 : Les densités en 1960 et en 1986 par qism

L'expansion périphérique d'Alexandrie s'est en effet accompagnée d'un tassement de son centre (tabl. 3). Ce mouvement a touché en premier lieu les quartiers les plus denses et les plus anciens de la vieille ville. Ainsi, à Gumrûk, les densités moyennes sont-elles passées de 1 153 habitants par hectare en 1966 à 826 en 1986. Ensuite, le déclin a touché les quartiers alentour. Il concerne désormais des quartiers centraux et des faubourgs péri-centraux de Karmûz à Bâb al-Sharkî. Ces derniers ont perdu quelque 108 000 habitants, quand les périphéries en gagnaient 725 000, soit un taux de variation annuel de -1,5% contre 3,9%.

	1947	1960	1966	1976	1986
sud-ouest	11	10	12	17	19
centre	39	30	27	21	14
nord-est	44	55	58	59	66

Tableau 3 : Redistribution de la population (%)

« Sud-ouest » : d'Amriyya à Minia al-Bâsal ; « centre » : Karmûz, Labân, Gumrûk, Manshiyya, `Atarîn, Muharam Bay ; « nord-est » : de Bab Sharkî à Muntaza.

Le déclin du centre est le produit du vieillissement sans renouvellement de ses habitants en raison du déplacement en

périphérie des jeunes ménages à la recherche d'un logement. Ainsi, si les forts taux de croissance des années 1950 dans des quartiers comme Sidî Gâbîr étaient associés à des apports de migrants d'Égypte, la croissance des années 1980, décalée encore plus loin au Sud-Ouest ou au Nord-Est, voire au Sud, est davantage le produit d'une dynamique de redistribution endogène cumulative (fig. 2), au sens où ses nouveaux quartiers, en accueillant des populations jeunes, disposent d'un solde naturel nettement positif. Ils associent apport migratoire interne et forte natalité, alors que le centre et les faubourgs anciens cumulent vieillissement, donc mortalité élevée, et pertes migratoires.

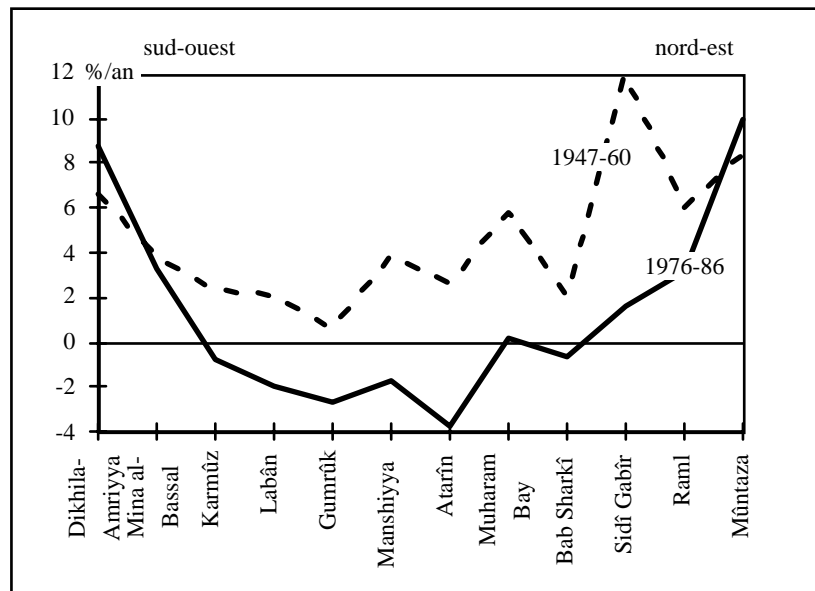


figure 2 : Taux annuel de variation de la population par qism

2) L'espace construit : bourrage et dégradation

Produit et facteur de la croissance et de la redistribution des populations, l'agglomération s'est étendue, passant de 63 kilomètres carrés en 1972 à 83 en 1978, puis à 101 en 1991. Le rythme annuel d'extension était donc de 3,3 kilomètres carrés de 1972 à 1978 puis il a fléchi à 1,4 de 1978 à 1991. Ce

ralentissement accompagne celui de la croissance démographique et le développement de zones non agglomérées, tant à l'Ouest, vers Dikhîla, qu'à l'Est, vers Abû Kîr et, plus récemment, sur la rive sud du lac Maryût en relation avec le développement des villes nouvelles industrielles d'Amriyya al-Gadîd et de Bûrg al-Arab.

L'homogénéisation relative des densités s'est inscrite au sol à travers l'élévation du cadre bâti dans les quartiers périphériques et la dégradation du bâti dans le centre. En particulier le repli commercial après 1952 et la mise en place d'une politique de déconnexion ont conduit à une utilisation inadaptée des immeubles de rapport fin XIXe et début XXe du centre. D'aucuns, nationalisés, sont transformés en bureaux, hôpitaux ou écoles, sans que par ailleurs des moyens soient consacrés à leur entretien. Les finances disponibles vont à l'industrialisation et à la construction en périphérie de logements sociaux. En 1986, les 1 268 constructions destinées au logement social et les 4 438 immeubles destinées aux employés des entreprises publiques représentaient 3% des immeubles d'habitation.

De même, la vieille ville subit les affres du temps sans que ses habitants, dont les activités artisanales et de commerce stagnent, disposent de moyens pour entretenir ou renouveler le cadre bâti. Le processus fut encore amplifié par le blocage des loyers. Quant aux zones portuaires anciennes, elles s'endorment, se vident même, avec la réduction des échanges et leur changement de nature.

Les quartiers centraux et péri-centraux ne font pas l'objet d'un important mouvement de renouvellement du bâti. En effet, à peine 20% des immeubles y ont été construits après 1950 (fig. 3). Une centralité moderne polarisant les fonctions de commandement et les commerces spécialisés n'émerge pas clairement à Alexandrie. De plus, à de très rares exceptions près, les constructions récentes y sont de facture très médiocre. Le développement linéaire de la ville ne contribue pas à l'essor d'une telle centralité. Il est plus favorable à l'affirmation de pôles secondaires accompagnant les extensions, comme à Sîdî Gâbîr. Une certaine dissolution des polarités est liée à

l'anisotropie du système urbain alexandrin; à son caractère linéaire.

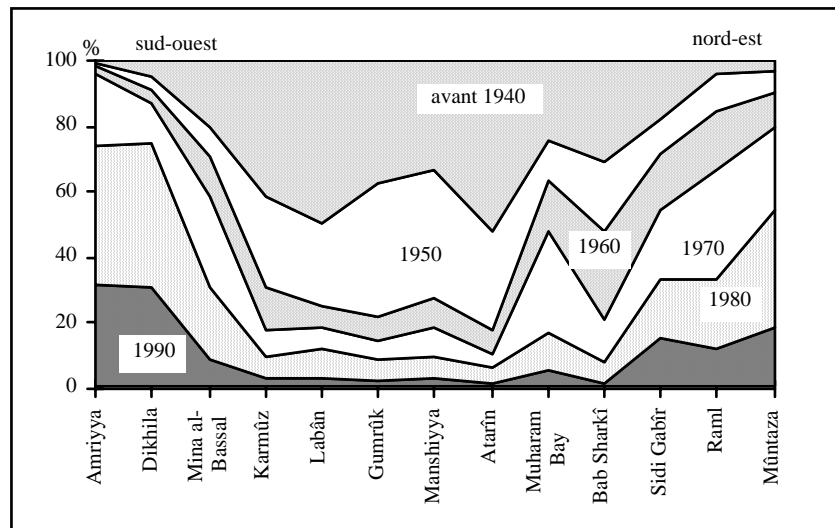


figure 3 : Le patrimoine immobilier par tranches d'âge en 1986
 Les périodes intermédiaires sont décennales ; la catégorie « avant 1940 » comprend le patrimoine antérieur à cette année subsistant au moment du recensement de 1986 ; la classe « 1990 » n'est que de 6 ans (1980-1986).
 Source : recensement du bâti, 1986.

La centre se distingue néanmoins par une relative spécialisation fonctionnelle de son cadre bâti. Les immeubles mixtes, d'activités et de logements, comme les constructions dédiées totalement à des activités s'y concentrent entre Manshiyya et Atarîn (fig. 4). Ces immeubles abritent plutôt des activités tertiaires dans le centre et des usines ou des ateliers en périphérie, comme à Amriyya. La dégradation du cadre bâti, comme la moindre spécialisation du centre fonctionnel par rapport à celui du Caire, où les immeubles de logement comptent pour à peine 40% du total contre 60% à Alexandrie, soulignent encore ce déficit de centralité, ou son déclin.

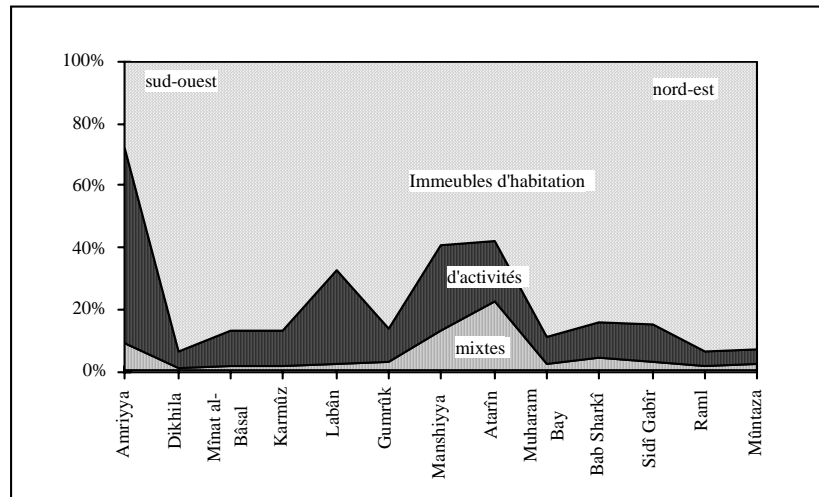


figure 4 : La distribution fonctionnelle des constructions en 1986

3) Homogénéisation et topographie sociale

La relative homogénéité du cadre bâti fondé dans une dominante résidentielle au profil largement unifié est encore le reflet de la distribution sociale de la population. En effet, si l'âge libéral fut une période où l'urbanisme exprimait ouvertement des distinctions de classe, les années post-1952 ont été, comme au Caire, favorables à une plus grande mixité sociale. Toutefois, il existe un ordre socio-spatial contemporain des contrastes et des formes de redistribution, même si la lisibilité paysagère en est plus brouillée que dans les années 1940 par la densification du bâti.

La topographie sociale à l'échelle où nous pouvons l'observer et selon les catégories dont nous disposons, n'est pas très différenciée (fig. 5). Simplement, nous pouvons relever une concentration plus marquée en termes de résidence des actifs qualifiés du secteur tertiaire entre Manshiyya et Sîdî Gâbîr, mais elle n'est pas exclusive des autres catégories. En particulier les ouvriers y sont toujours massivement présents.

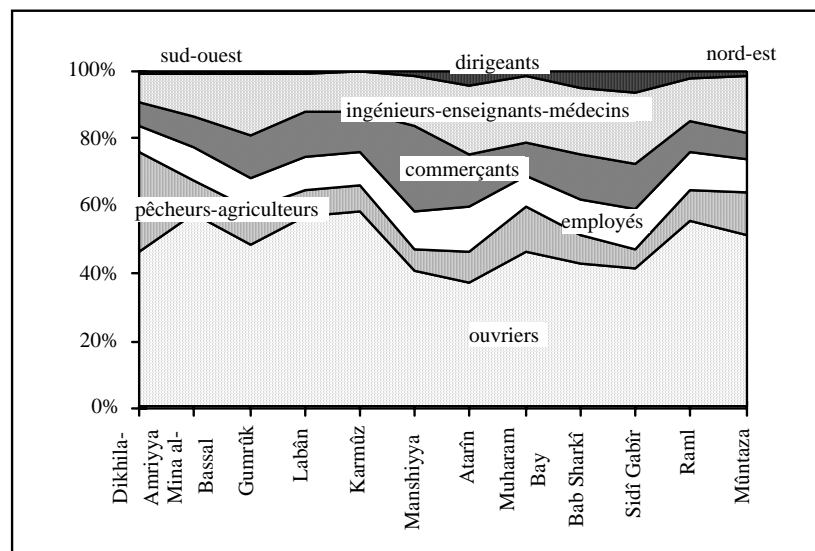


Figure 5 : La distribution de la population active par catégories socio-professionnelles au lieu de résidence en 1986

Accompagnant le fort mouvement de déprise démographique, la concentration de dirigeants des secteurs publics et privés dans le centre a fléchi. À Atarîn où ils étaient 3 fois plus nombreux que leur poids moyen dans l'agglomération en 1976, ils n'y sont plus qu'à peine 2 fois plus représentés en 1986 (tabl. 4). Ils ont glissé vers le Nord-Est. En revanche, les ouvriers réduisent leur regroupement dans les vieux quartiers marqués par l'industrie comme Mina al-Bassal et Muharam Bay au profit d'une diffusion qui touche notamment les quartiers centraux dépréciés. Le mouvement d'homogénéisation se prolonge avec le déclin du centre. Il est simplement contrarié par l'émergence au Nord-Est de quartiers résidentiels regroupant des classes moyennes supérieures et des activités tertiaires. Toutefois, la création de vastes cités associées au développement d'industries intermédiaires vers Amriyya à la fin des années 1980 et de villes nouvelles dans les années 1990 jouent en faveur de la relance d'un processus de tri social à l'horizon 2000.

	dirigeants		ouvriers		employés	
	1976	1986	1976	1986	1976	1986
Muntaza	0,69	1,05	0,95	0,99	0,98	1,02
Raml	0,77	1,00	1,22	1,12	0,98	0,99
Sidî Gabîr	1,80	1,96	0,81	0,91	1,50	1,43
Bab Sharkî	1,69	1,60	0,93	0,95	1,33	1,30
Muharam Bay	1,19	1,04	1,00	0,98	1,07	1,10
Atarîn	3,16	1,99	0,75	0,83	1,20	1,12
Manshiyya	1,28	1,12	0,81	0,86	0,92	0,95
Gumrûk	0,93	0,91	0,96	0,99	1,02	0,98
Labân	0,68	0,65	1,10	1,15	0,73	0,79
Karmûz	0,58	0,47	1,22	1,22	0,78	0,85
Mina al-Bassal	0,50	0,54	1,11	1,08	0,78	0,80
Dikhila-Amriyya	0,14	0,33	0,23	0,57	0,43	0,59

Tableau 4 : Les quotients de localisation de la population active

Base 1 = proportion de la catégorie dans le qism égale au poids moyen dans l'agglomération. 2 = 2 fois plus que la moyenne...

La distribution des catégories socio-professionnelles ne rend que très imparfaitement compte des disparités sociales. Elle recoupe néanmoins les inégalités d'accès à l'enseignement.

Le poids moyen des analphabètes, 36% de la population d'Alexandrie de plus de 10 ans, soit 26% des hommes et 63% des femmes, marque la présence massive d'une population sous-intégrée, que l'on saisit mal à l'échelle des districts et des catégories statistiques dont nous disposons.

Il existe, en effet, en contrepoint de la géographie fonctionnelle du corridor est-ouest, une géographie des enclaves de pauvreté et des quartiers non-planifiés ou informels. Si l'échelle des districts valorise la dimension linéaire d'Alexandrie, il convient de ne pas négliger l'importance de ces gradients sociaux Nord-Sud, fonction de la distance au front de mer. En partie, les districts de Muharam Bay et surtout de Karmûz appartiennent à ce Sud sous-intégré.

En 1991, les autorités d'Alexandrie ont identifié 41 zones informelles non desservies par les services publics et dont les constructions n'avaient pas fait l'objet d'un permis de construire. Avec des densités moyennes d'environ 850 habitants par hectare, elles rassemblaient 35% de la population d'Alexandrie et se développaient de façon massive au Sud-Sud-

Est de l'agglomération. Neuf de ces quartiers, trop insalubres, devaient être détruits, et l'équipement des autres supposait la mobilisation minimum de 700 millions de francs (soit plus de trois fois le budget annuel de la ville d'Alexandrie, y compris les subventions nationales). Ce cadre bâti non-planifié ne rassemble pas toute la pauvreté et que la pauvreté. Les bidonvilles ne sont pas dominants et, pour une large part, il s'agit d'une urbanisation populaire regroupant des immeubles de 5 à 6 étages en béton armé. Seulement, ces quartiers se sont massivement développés en l'absence totale de services publics (A. S., 1987, 1992, 1996). Ainsi la question de leur raccordement est venue s'ajouter aux lourds travaux d'assainissement des années 1980-1990, dans une ville qui ne comptait que 58% des immeubles raccordés au tout-à-l'égout en 1976. De 1977 à 1993, ce programme a coûté 278 millions de dollars, y compris l'extension des réseaux et des capacités de traitement vers les nouvelles zones de peuplement planifiées à l'ouest de l'agglomération. En 1986, 9% des constructions d'Alexandrie destinées au logement étaient précaires, tant dans ces zones dites informelles que dans les quartiers anciens dégradés.

La pauvreté déborde encore ce cadre, puisque, en 1990/91, Alexandrie s'affirmait comme l'une des zones urbaines d'Égypte les plus marquées par le nombre d'habitants vivant en-dessous du seuil de pauvreté, c'est-à-dire dépensant plus de 50% de leur revenus pour se nourrir. Ils étaient en effet 63% auxquels s'ajoutaient 10% d'extrêmement pauvres consacrant plus de 70% de leurs revenus à la nourriture. En moyenne dans les grandes villes d'Égypte, les parts des pauvres et des extrêmement pauvres sont respectivement de 46 et 6%.

Dans une agglomération en expansion survit une population paupérisée et décrochée des performances du secteur industriel et des fastes touristiques de son front de mer. La dynamique économique n'emporte pas toute la ville.

III— ALEXANDRIE PORT INDUSTRIEL ET STATION BALNEAIRE

1) Une concentration industrielle majeure

Le renouveau contemporain d’Alexandrie est aussi le produit des efforts anglais pour dominer la Méditerranée et en contrôler ses points stratégiques essentiels : Gibraltar dès 1704, Malte en 1800, Aden en 1839, Chypre en 1878 et finalement l’Égypte en 1882, après le bombardement d’Alexandrie. Par la force, l’armée anglaise puis son administration coloniale ont garanti la domination socio-économique, voire politique, des élites étrangères sur la ville. Si elle fléchit dès les années 1930-1940 avec le ralentissement des affaires, elle ne sera totalement évincée qu’après 1952 et la fin de l’âge libéral de l’Égypte.

Cette domination étrangère est souvent avancée pour expliquer la faiblesse de l’industrialisation à Alexandrie et dans les autres villes d’Égypte. Les élites étrangères auraient été plus intéressées au commerce des matières premières égyptiennes vers les marchés européens et à la spéculation sur ces dernières qu’aux investissements productifs. D’aucuns soulignent toutefois que ce « retard » est antérieur et qu’il est dû aux pressions fiscales qu’exerça Muḥammad `Alī pour bâtir et entretenir son armée.

Néanmoins, un important tissu manufacturier dynamise Alexandrie bien avant 1950. Déjà, l’emploi ouvrier y est plus concentré dans de grands établissements qu’au Caire — ce qui vaut encore à présent. Parmi les 65 plus grands établissements de main-d’œuvre en 1993, 17 unités représentant 60 000 emplois existaient déjà avant 1950 et les secteurs dominants aujourd’hui l’étaient déjà, comme le textile, le ciment ou le papier. S’ajoute à cette liste de vieux établissements de main-d’œuvre, la « Filature fine », seconde entreprise textile d’Égypte avec ses 12 000 employés. Elle est située dans la ville ouvrière satellite de Kafr al-Dawār (195 000 habitants en 1986) à 25 kilomètres d’Alexandrie, le long de l’axe d’expansion qu’est la route du Delta.

En 1956, dans un discours resté célèbre pour l’histoire de la formation du tiers-monde et des pays non-alignés, le président Gamal Abdel Nasser imposa la nationalisation du canal de Suez. Par là-même, il bornait le territoire égyptien. Les revenus du

canal devaient donner les moyens de construire le barrage d'Assouan et donc d'intégrer la Haute-Égypte au projet national. À partir du moment où il tint ce discours, depuis la bourse d'Alexandrie, à Manshiyya, Alexandrie devint sans équivoque égyptienne, et une vaste campagne d'industrialisation et de nationalisation de l'appareil industriel en place devait l'affirmer. De 1952 à 1970, plus de 30 000 emplois industriels y furent créés, renforçant les secteurs classiques comme le textile, mais ouvrant surtout de nouvelles perspectives dans les secteurs de l'acier et de la pétro-chimie. De nouveaux espaces industriels se sont ainsi développés, au Sud-Ouest en particulier, mais encore à Abû Kîr, surtout après la découverte de gisements gaziers dans la baie. Dans les années 1980, l'essor de l'industrie pétro-chimique a été dynamisée par la mise en service du terminal de l'oléoduc de la compagnie Sumed qui permet l'acheminement direct du pétrole en Méditerranée, à Sîdî Krîr près d'Amriyya, depuis la baie de Suez, en Mer Rouge, évitant de coûteux transits par le canal de Suez. En 1994, la capacité du « Sumed » a doublé atteignant 120 millions de tonnes par an.

En 1993, selon le ministère de la planification, 38% des actifs d'Alexandrie travaillaient dans l'industrie, dont près de 50% dans le secteur public. Ces derniers représentaient encore 15% des actifs de l'industrie égyptienne, et la région du Caire 42%. Alexandrie s'impose ainsi comme la plus industrielle des grandes villes d'Égypte, produisant encore 24% de la valeur ajoutée industrielle. Au total, comme la région du Caire en génère 56%, l'axe entre le Caire et Alexandrie concentre plus de 80% de la valeur ajoutée industrielle égyptienne pour 40% de la population.

Le tissu industriel d'Alexandrie rassemble actuellement deux des cinq principaux métallurgistes d'Égypte, deux des huit cimenteries, deux des cinq premières raffineries, trois des plus importants établissements de la chimie, trois grands établissements producteurs de papier et trois grands du textile, ainsi que les plus importantes sociétés d'import-export du secteur agro-alimentaire. Pour renforcer cette position, une zone franche a été créée dans laquelle, depuis la fin des années 1980, près de 300 millions de dollars ont été investis, pour 70%

par des sociétés égyptiennes. Celle de Port-Saïd, plus ancienne, rassemble 326 millions de dollars d'investissements, à 53% égyptiens.

Toutefois, de 1986 à 1991, seulement 614 entreprises de production de moins de 50 salariés ont été créées à Alexandrie ce qui, ramené à la force de travail disponible, demeure un taux de formation d'activités faible par rapport à d'autres villes d'Égypte, comme Damiette, Zaqaîq ou même le Caire. Autrement dit, les grands établissements ne produisent pas une dynamique industrialisante comme on l'imaginait dans les années 1960.

Ces développements industriels se sont accompagnés de travaux d'aménagement de grande ampleur qui font éclater le corridor urbain. Déjà le lac Maryût, vaste frontière Sud qui s'étendait sur 211 kilomètres carrés en 1972, n'en couvrait plus que 68 en 1991. À l'Ouest, après la mise en place du port de Dikhîla, l'expansion industrielle a largement dépassé la programmation du schéma directeur à l'horizon 2005 publié en 1984. Elle confirmait l'expansion régionale de la ville et le contournement du corridor urbain littoral très dense par le Sud, sur le lac, et à l'Ouest vers le désert et le littoral nord — des options déjà en partie inscrites dans le schéma directeur de 1958. Deux villes nouvelles sont associées à ces orientations, Amriyya al-Gadîd et Bûrg al-Arab. Ces options modernistes, qui tardent à se peupler même si elles s'industrialisent, n'empêchent pas l'essor de zones d'habitat précaire en bordure d'axes industriels extrêmement polluants.

2) La vitalité du port

Le port a accompagné ces développements, doublant son trafic de marchandises entre 1975 et 1993. Toutefois, ceci n'est pas tant le produit d'un flux plus important d'exportations (3 milliards de dollars en 1994 contre 2,6 en 1990), mais davantage une conséquence de la dépendance alimentaire de l'Égypte et de sa plus large ouverture aux importations de biens intermédiaires et de consommation dans les années 1980-90. En 1994, les exportations couvraient à peine 4 mois et demi d'importations. Modernisé et adapté au traitement du fret en conteneurs dans les

années 1980 avec l'aide de l'USAID (30 millions de dollars investis), le port d'Alexandrie dispose de 66 quais et peut accueillir des navires de 255 mètres.

rang	ville	pays	tonnage	rang	ville	pays	tonnage
1	Marseille	France	87,3	13	Barcelone	Espagne	17,7
2	Gênes	Italie	41,3	14	Casablanca	Maroc	17,7
3	Arzew	Algérie	41,2	15	Salonique	Grèce	14,2
4	Trieste	Italie	36,6	16	Naples	Italie	13,8
5	Tarente	Italie	30,1	17	Ashdod	Israël	13,4
6	Augusta	Italie	27,4	18	Savone	Italie	12,5
7	Tarragone	Espagne	23,6	19	Mersin	Turquie	11,7
8	Venise	Italie	23,4	20	Valence	Espagne	10,4
9	Alexandrie	Égypte	20,6	21	Skidda	Algérie	10
10	Brindisi	Italie	19,2	22	Haïfa	Israël	9,3
11	Livourne	Italie	18,6	23	Le Pirée	Grèce	8,7
12	Ravenne	Italie	18,4	24	Alger	Algérie	6

Tableau 5 : 1993 : trafic de marchandises en millions de tonnes

Source : Journal de la Marine Marchande et M. Chesnais.

Arzew : 100% hydrocarbures ; Skidda : 95% ; Marseille, 70% ; Gênes : 66% ; Alexandrie : 50% ; Barcelone : 40%.

De plus, en 1993, Alexandrie dont il est convenu d'affirmer que son port concentre 90% des flux commerciaux, ne couvrait plus que 63% du commerce international maritime de l'Égypte en tonnage et 56% en valeur. Une intégration littorale méditerranéenne plus large tend à se dessiner après la mise en service du nouveau port en eau profonde de Damiette. Ce dernier a accueilli 708 navires en 1994 contre 128 en 1990. Par ailleurs, une forte expansion de l'activité d'importation se profile à Suez avec le glissement des partenariats économiques de l'Égypte vers l'hémisphère sud et les pays asiatiques. Déjà en 1994, ces derniers couvraient 14% des importations égyptiennes, contre 42% pour la CEE et 17% pour l'Amérique du Nord.

3) La fin du monopole balnéaire

L'intégration littorale joue encore en défaveur d'Alexandrie dans le secteur clé du tourisme. En effet, si elle accueille encore plus d'un million d'estivants, elle est sérieusement concurrencée

dans cette fonction par le développement touristique du littoral nord jusqu'à la frontière libyenne. Durant l'été 1991, en juillet et août, les services de distribution d'eau de la région d'Alexandrie ont relevé un excédent de consommation correspondant à la présence de 1,2 millions d'estivants. Une autre étude, cette fois en 1992, donnait un total d'environ 1,8 million de visiteurs chacun séjournant environ 3 semaines.

L'étalement littoral des villages de vacances est désormais quasi-continu jusqu'à al-Alamayn à plus de 100 kilomètres à l'Ouest d'Alexandrie avec des accès directs depuis la route du Caire par le désert. La rente touristique d'Alexandrie tend ainsi à se réduire. Les familles caiotes motorisées peuvent désormais accéder à des sites touristiques plus attrayants que la corniche d'Alexandrie et son rempart d'immeubles qui ne laisse qu'un étroit cordon de plage sur lequel, chaque année avant la saison, il faut déposer du sable. Progressivement, la vocation de villégiature d'Alexandrie se réduit au tourisme le plus populaire et à la location de meublés (10 000 unités). Outre le littoral nord, les nouvelles classes moyennes ont encore la possibilité d'accéder aux « resorts » du tourisme international sur les côtes de la mer Rouge et du Sinaï. Hors saison, la corniche constitue un vaste espace sous-habité qui contribue à morceler une ville déjà difficile à intégrer compte tenu de son étirement.

CONCLUSIONS : PERSPECTIVES ET DEPENDANCES

La ville d'Alexandrie et ses 3 millions d'habitants se trouvent coincés entre les fonctions industrielles et touristiques de l'agglomération, sans arriver à capter les bénéfices de développements d'intérêt national pour produire une dynamique locale, d'où une pauvreté chronique et un déficit d'intégration marqué.

En outre, le fléchissement attendu de la rente touristique risque d'accroître encore la dépendance financière d'Alexandrie à l'égard des subsides de l'État, dépendance qui est déjà de 57% contre 43 pour le Caire. La marge de manœuvre est d'autant plus réduite que le contexte actuel d'ajustement structurel pousse à la réduction des dépenses de l'État. Enfin, sans

perspective de changement, l'encadrement administratif des villes égyptiennes ne laisse qu'une place vaguement consultative aux instances locales élues au profit d'un encadrement centralisé depuis les ministères, simplement relayés sur place par des gouverneurs nommés directement par décret présidentiel, et qui ont rang de ministre. Or l'impérative intégration d'Alexandrie au système productif égyptien comme l'urgence des questions globales de développement font sans doute d'Alexandrie, aux yeux des décideurs, davantage une zone industrielle et un port qu'une ville à part entière. Le poids de cette tutelle aide à comprendre le déficit de centralité d'Alexandrie.

En outre, la dépendance contribue à faire d'Alexandrie une ville égyptienne solidement arrimée à la vallée du Nil, plus qu'une métropole méditerranéenne. La dimension méditerranéenne pourrait néanmoins être relancée par le projet d'axe autoroutier côtier de la Turquie au Maghreb. Si les développements internationaux apparaissent bloqués, en particulier vers l'Est, les travaux avancent à l'échelle nationale que se soit sur le littoral nord du Sinaï ou dans le Kafr al-Shaykh, entre Damiette et Rosette, alors que la construction d'un pont sur le canal de Suez est programmée. Il faut encore compter avec les importantes découvertes de gisements gaziers sur ce même littoral.

La plus grande ville de la rive orientale de la Méditerranée pourrait jouer un rôle de commandement dans ce possible renforcement des flux et des investissements sur la façade maritime du Delta et de ses marges désertiques.

Éric DENIS, CNRS, Observatoire Urbain du Caire Contemporain (Cedej), Ambassade de France au Caire, ABS valise diplomatique, 128 bis rue de l'Université, 75351 Paris cedex 07 SP. (e-mail : cedej@idsc.gov.eg)

Bibliographie

— ABDEL HAMID Abdel latîf. 1974. "Factor structure and change analysis of Alexandria, Egypt, 1947-1960", *Comparative urban structure studies in the ecology of cities* (Kent P. Swirian éd.). Ohio. pp. 338-349.

- `ABD AL-HAKIM Muhamad Subhî. 1958. *La ville d'Alexandrie, étude de géographie*. Université du Caire. (arabe)
- AWAD M.F. & Youakim R.S. 1987. « Nouvel ordre urbain et nouvelles dynamiques 1958-2005 ». *Alexandrie entre deux mondes. Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*. Aix-en-provence. Édisud. N°46.
- AWAD M.F. 1987. « L'évolution urbaine de 1807 à 1958 ». *Alexandrie entre deux mondes*. op. cit. pp. 93-109.
- AL-BAGHADY Saber. 1979. *Étude de la production du logement social en Egypte et de ses possibilités d'évolution. Le cas d'Alexandrie*. thèse de IIIe cycle. Université de Paris Val-de-Marne.
- BAER Gabriel. 1969. « The Beginnings of Urbanization ». *Studies in the Social History of Modern Egypt*. Center for Middle eastern Studies. The University of Chicago Press. pp. 133-148.
- BAIROCH Paul. 1985. *De Jéricho à Mexico, villes et économie dans l'histoire*. Gallimard-Arcades. p. 526.
- BASTIE Jean. 1988. « La Méditerranée et ses villes ». *Acta Geographica*. n°3, pp. 13-21.
- CHAICHIAN Mohammad A. 1988. « The effects of world capitalist economy on urbanization in Egypt, 1800-1970 ». *International Journal of Middle East Studies*. n°20, pp. 23-43.
- DIX G.B. 1986. « Alexandria 2015 : Planning for the future of an historical city ». *Ekistics*. n°318-319, pp. 177-185.
- ELLEITHY Amr A. 1996. « New small manufacturing firm formation and regional development in Egypt ». *Working Paper Series*, n°3. Economic Research Forum. Le Caire, p. 14.
- FREASER P.M. 1972. *Ptolemaic Alexandria*. Clarendon Press. Oxford.
- ILBERT Robert. 1996. *Alexandrie 1830-1930*. Institut Français d'Archéologie Orientale. Le Caire. 2 tomes, 886 p.
- ILBERT Robert. 1987. « Bombardement et incendie, juillet 1882 ». *Alexandrie entre deux mondes. Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*. n°46. Édisud. pp. 157-167.
- KORAYEM Karima. 1994. *Poverty and Income Distribution in Egypt*, Third World Forum. Le Caire. p. 25.

- MANFIELD James B. 1996. *Local government in Egypt*, American University in Cairo Press. Le Caire. 183 p.
- MEYER Günter. 1996. « Tourismus in Ägypten - Entwicklung und Perspektiven im Schatten der Nahostpolitik. *Geographische Rundschau*. Vol°48, n°10, pp. 582-596.
- MICHEL Michel. 1996. « Recomposition du territoire égyptien ». *L'Information Géographique*. Vol. 60, n°2, pp. 61-71.
- MORICONI F. & DENIS É. 1995. « Dynamiques spatiales de la population égyptienne : les tendances nouvelles », *Méditerranée*, Université d'Aix-Marseille. N°1-2, pp. 91-99.
- RAHMAN Osama. 1993. « The central area of Alexandria, Egypt ». *Third World Planning Review*. vol. 15, n°1, pp. 37-54.
- REIMER Michael J. 1987. « Les fondements de la ville moderne : un tableau socio-démographique entre 1820 et 1950 ». *Alexandrie entre deux mondes. Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*. n°46, Édisud. Aix-en-Provence. pp. 110-120. — REIMER Michael J. 1988, « Colonial Bridgehead : social and spatial change in Alexandria, 1850-1882 ». *International Journal of Middle East Studies*. n°20, pp. 531-553.
- ROGER G. 1994. *West Alexandria : population and urban Development.. rapport*. Space-Sogreah-Aaw Group, Paris, 30 p.
- SIEGFRIED André. 1948. *Suez, Panama*. Armand Colin. 306 p.
- SOLIMAN Ahmed. 1996. « Legitimizing informal housing : accomodating Low-income groups in Alexandria ». *Environment and Urbanization*. Vol. 8, n°1, pp. 183-194.
- SOLIMAN Ahmed. 1992. « Housing Consolidation and the Urban poor : Hagar El Nawateyah, Alexandria ». *Environment and Urbanization*. Vol. 4, n°2, pp. 184-195.
- SOLIMAN Ahmed. 1987. « Informal Land Acquisition and the Urban poor in Alexandria » *Third World Planning Review*. Vol. 9, n°2, pp. 21-39.
- AL-UNSI Muhamad M. 1984. *La zone urbaine d'Amriyya, étude de géographie urbaine*, Université d'Alexandrie (arabe).
- AL-SA`ATI Hassan. 1958. « *al-Tasniyya` wa al-`umrân : bahth maydânî lîl-Iksandriyya wa al-`amâlâ* (L'industrialisation

et l'urbanisation : étude de terrain sur Alexandrie et ses travailleurs), Dâr al-Ma`rif. Le Caire. 327 p.

— AL-SA`ATI Hassan. 1959. « Industrialization in Alexandria, some ecological and social aspect », *Social Research Center*. American University in Cairo. n°23.

— HANAFI Sâmîyya. 1990. *La planification moderne d'Alexandrie, étude de géographie*. Université d'Alexandrie (arabe).

— PANZAC Daniel. 1978. « Alexandrie, évolution d'une ville cosmopolite ». *Annales Islamologiques*. Institut Français d'Archéologie Orientale. Le Caire. n°14.

— « Alexandrie en Égypte ». *Méditerranéennes-Mediterraneans*. N°8/9. Maison des Sciences de l'homme-Unesco. 424 p. 1996.

— *Statistical Year Book 1994*, Central Agency for Public Mobilisation and Statistics, Le Caire. 1995.

— *EGYPT Human Development Report 1995*, Institute of National Planning. Le Caire. 1996.

— *Demographic characteristics of Alexandria population (year 1980-2030)*. Rapport du WWCG. 1992.

— *Water Supply Plan*. Volume I, Main report (p. 28). AWGA. 1994.

— *Major Companies of the Arab World, 1995/96*, Giselle C. Bricault, Graham & Whiteside, Londres.

— *Economic Assistance to Egypt*. Statut report USAID. Le Caire-USA. 1994.

— *Philips' Chamber of Commerce Atlas*. George Philip & Son. Londres. 1913.

— *Egypt Urban Growth and Urban Data Report*, Ministère du développement-Padco. source satellite Landsat. 1982.

— *Atlas de l'occupation du sol de l'Égypte utile*, Ministère de l'agriculture. Le Caire (source Spot-Image. 1992).