



HAL
open science

Sissi-City, la “ nouvelle capitale ” d’Egypte : enquête sur une publicité bien gardée

Roman Stadnicki, Manuel Benchetrit

► To cite this version:

Roman Stadnicki, Manuel Benchetrit. Sissi-City, la “ nouvelle capitale ” d’Egypte : enquête sur une
publicité bien gardée. Revue du crieur, 2017. hal-01691550

HAL Id: hal-01691550

<https://hal.science/hal-01691550>

Submitted on 2 May 2022

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.



SISSI-CITA, LA “NOUVELLE CAPITALE” D’ÉGYPTE



Enquête
sur une publicité
bien gardée

PAR ROMAN STADNICKI
PHOTOGRAPHIES DE MANUEL BENCHETRIT¹

À première vue, la « nouvelle capitale » d'Égypte promise par le Président Sissi semble s'inscrire dans la démonstration d'un pouvoir de plus en plus absolu et dans la logique de compétition internationale du « city branding » emblématique de l'époque. Ce serait pourtant oublier la singularité de l'urbanisme du pays : outre l'antique déplacement de la capitale à chaque nouvelle dynastie pharaonique (de Memphis à Thèbes en passant par Pi-Ramsès et Tanis), l'histoire récente est riche en villes rêvées mais échouées dans le sable. Ainsi Sadate City en 1976 et Future City dans les années 1990 devaient jouer le rôle de capitales administratives, mais n'ont été que partiellement construites. Aujourd'hui, alors que les premiers bâtiments de la « nouvelle capitale » sont à peine sortis de terre et que la communication officielle l'a mise en sourdine, on voit mal comment ce énième projet de conquête du désert pourrait être autre chose qu'une bulle spéculative et un grand projet inutile de plus.

C'est dans la station touristique de Sharm el-Sheikh, à l'occasion d'une grande conférence économique en mars 2015, que le Président Abd al-Fatah al-Sissi a présenté son projet de nouvelle capitale à la communauté internationale, projet qu'il estimait alors à plus de 40 milliards d'euros. Sur une surface de 700 km² (équivalente à celle de Singapour), elle est censée accueillir un million de nouveaux logements, créer 1,75 million d'emplois permanents, 663 infrastructures de santé, 700 maternelles et garderies, 21 districts résidentiels et un vaste parc

à thème, comme l'indiquent le site internet officiel² et autres vidéos promotionnelles très inspirées de la communication en vigueur à Dubaï³.

Cette « nouvelle capitale » s'inscrit plus largement dans une politique de mégaprojets qui s'appuie sur la puissance d'investissement de l'État égyptien liée aux aides annoncées par les pays du Conseil de Coopération du Golfe (16 milliards de dollars en 2014). Une nouvelle portion de trente-cinq kilomètres du canal de Suez permettant la circulation des cargos à



(Page précédente)

La « nouvelle capitale » officiellement annoncée depuis la route Le Caire-Suez : simple effet d'annonce vu l'état d'avancement très limité du chantier, et son accès restreint aux visites officielles. À noter que la traduction arabe de « New capital » sur le panneau est « capitale administrative » (Al-asima al-adariya), ce qui apparaît ici comme un aveu de resserrement fonctionnel du projet, corroborant les observations sur le terrain...

Future City (Madinat al-Mustaqbal) ou le passé du futur... Vestiges publicitaires d'un projet de ville nouvelle devenu compound militaire. Plantés sur la route menant à la « nouvelle capitale », ces panneaux sont le signe de la dynamique de l'inachevé enchaîné (déconstruire et reconstruire, avant que chaque phase ne soit terminée)...



Le centre « administratif, financier et des affaires » de la « nouvelle capitale » : même squelette architectural que... partout ailleurs en Égypte ; loin, a priori, de l'architecture de verre à la Dubaï promise par le site internet officiel thecapitalcairo.com



double sens entre la mer Rouge et la Méditerranée a ainsi été inaugurée en 2015. Des milliers de kilomètres de routes à travers tout le pays sont en cours de rénovation par l'armée elle-même. De nombreux chantiers architecturaux ont été lancés (nouveau musée et tours futuristes au Caire, reconstitution du phare d'Alexandrie...).

Course à la « modernisation », autoritarisme et crise économique

L'Égypte est donc entrée dans une course frénétique à la modernisation de ses infrastructures alors même qu'elle subit une crise économique sans précédent. La baisse de réserves en devises étrangères de la Banque centrale, notamment du fait de la chute des recettes touristiques, a contraint les autorités à dévaluer la Livre de 40 % fin 2016. Si cette dévaluation a

rassuré les marchés et le FMI – qui a promis de prêter au pays 12 milliards de dollars en 2017 –, elle a entraîné une hausse de l'inflation pourtant déjà très élevée (environ 30 % depuis début 2017), engendrant une pénurie inédite de pro-

LA PLANIFICATION DE LA « NOUVELLE CAPITALE » EST PASSÉE DES MAINS DES ÉMIRATIS D'EMAAR PROPERTIES À CELLES DES CHINOIS DE CHINA STATE CONSTRUCTION ENGINEERING CORPORATION, AVANT DE REPASSER DANS CELLES DU CONSORTIUM ÉGYPTIEN 5 + UDC.

duits de première nécessité issus de l'importation, tels que le sucre, l'huile ou le riz.

Le projet de nouvelle capitale apparaît donc assez irréaliste dans ce contexte de nouvelle instabilité économique et de perfusion financière par le Golfe et le FMI. En outre, la succession des promoteurs, le financement et le calendrier laissent clairement apparaître la fragilité du projet. La planification de la « nouvelle capitale » est ainsi passée des mains des Émiratis d'Emaar Properties, déjà très présents sur le marché égyptien, à celles des Chinois de China State Construction Engineering Corporation, avant de repasser dans celles du consortium égyptien 5 + UDC. Quant au gouvernement, après avoir claironné dans la presse qu'il souhaitait s'impliquer financièrement dans ce projet, il a annoncé, par la bouche de Sissi lui-même, que l'ensemble des coûts de construction seraient assurés par le secteur privé. Il a ainsi oublié de rappeler au passage que des terrains avaient déjà été gracieusement cédés à un fond d'investissement émirati et que l'armée – le gouvernement, donc – s'était elle aussi déjà lancée dans le tracé des infrastructures routières.

En ce qui concerne le calendrier, il varie entre cinq et douze ans selon celui qui s'exprime : le Président lui-même a souhaité que les délais ne dépassent pas cinq ans, avec le risque de ne répondre que partiellement au cahier des charges initial ; le ministre du Logement a quant à lui estimé la période d'achèvement entre cinq et sept ans ; quant au ministre de l'Investissement, il a annoncé que la « capitale » verrait le jour après

EN CE QUI CONCERNE LE CALENDRIER, IL VARIE ENTRE CINQ ET DOUZE ANS SELON CELUI QUI S'EXPRIME.

douze ans de travaux. Toutes ces contradictions révèlent le très faible degré de concertation entre les différents acteurs en charge de ce projet, ainsi que l'opacité caractéristique des politiques d'aménagement du territoire en Égypte.

Si plusieurs intellectuels égyptiens ont critiqué publiquement le projet lorsqu'il est sorti du chapeau présidentiel, ils se sont fait bien plus discrets par la suite. L'historien Khaled Fahmy n'avait pourtant pas hésité à affirmer que les capitaux nécessaires à l'érection d'une nouvelle capitale auraient dû servir à soulager les problèmes que rencontre Le Caire (eau potable, pollution de l'air, transports, logement, système sanitaire et ramassage des ordures, par exemple). Il décrivait ce projet comme « *la meilleure illustration de l'insistance [du] gouvernement à ignorer [la population]* » et un exemple de « *l'absence totale d'institutions démocratiques efficaces* » au niveau local⁴. Pour le journaliste Ismaël Alexandrani, ce projet constitue une apothéose du modèle néolibéral de développement urbain promu par Moubarak – un modèle socialement exclusif, financé par les monarchies du Golfe et qui témoigne de l'ambition des décideurs d'inscrire Le Caire sur la carte des « villes globales »⁵. La dernière décennie du règne de Moubarak, marquée par un taux de croissance économique élevé, fut celle de l'afflux considérable de ca-



Ready Mix Beton (entreprise privée de production de béton dont le siège social est situé à Abu Dhabi): signe d'une économie en circuit fermé et de l'entente public/privé, gouvernement égyptien/multinationale émiratie.







(Page précédente et ci-contre)

L'affiche comme composante caractéristique du projet urbain. Au-delà de la fonction informative, c'est son rôle d'autoréalisation qui retient l'attention. Ou comment le projet est ainsi rendu tangible. Ironiquement, les agressions imprévues de ces images (déchirures, craquelures, affaissements, perte de couleurs, etc.) témoignent aussi, avec une éloquence fortuite, des réalités attachées à ces projets urbains.





L'état de l'art de la « nouvelle capitale », ceinte d'images annonciatrices du projet. Comme partout ailleurs au Caire, sauf que, ici, le site n'est pas ouvert au public. Elles sont donc probablement à destination des visites officielles... et des investisseurs chinois.



AU CAIRE, LE FILS DE MOUBARAK PRÉVOYAIT QUE DES QUARTIERS ENTIERS SERAIENT RASÉS POUR LAISSER LA PLACE À DES SKYLINES ET AUTRES RESORTS.

pitaux dans les infrastructures et l'immobilier, visant à attirer toujours plus de touristes et d'investisseurs étrangers. Cet afflux correspond à ce que le géographe marxiste David Harvey a nommé l'« *accumulation par dépossession* », un processus qui, au Caire, se traduit notamment par la privatisation des services publics, la cession de terrains étatiques à des multinationales et l'effacement des pouvoirs locaux. La « *vision* » du Caire à l'horizon 2050 portée par le fils du Président Moubarak et publiée en 2008 sous la forme d'un « *schéma directeur* » incarne ces excès : il prévoyait que des quartiers entiers seraient rasés pour laisser la place à des *skylines* et autres *resorts*. Ce plan nommé *Cairo 2050* était alors régulièrement brandi par les opposants comme un symptôme des dérives néolibérales des politiques urbaines, dont le Président Sissi, avec son propre projet de nouvelle capitale, semble *in fine* assumer l'héritage.

Deux ans seulement après les premières critiques à l'encontre de ce méga-projet, la situation semble s'être tendue⁶ et l'urbanisme être devenu un sujet sensible en Égypte. Le pouvoir cherche en effet à rompre clairement avec les pratiques urbaines nées de la révolution du 25 Janvier. Certains quartiers informels, qui avaient connu un boom de croissance entre 2011 et 2013, sont détruits sans sommation. Les espaces publics urbains, largement réinvestis par la jeunesse pendant la révolution, sont aujourd'hui contrôlés et aseptisés (rues emmurées, marchands ambulants expulsés, cafés fermés, etc.). Les activistes qui avaient politisé les questions d'urbanisme en s'engageant dans divers combats pour le droit au logement, la participation des habitants aux décisions urbaines, la transparence de l'information territoriale, etc., sont aujourd'hui surveillés de près, notamment dans le cadre très répressif d'une loi sur le contrôle des ONG adoptée en mai 2017. Selon l'un d'eux rencontré au Caire, « *toute critique de l'action gouvernementale est plus que jamais réprimée, personne n'irait aujourd'hui s'aventurer à publier les vraies images du bunker de Sissi qu'il appelle nouvelle capitale. [...] Juste une ville-fantôme de plus qui sert à alimenter la bulle spéculative* ».



NAYPYIDAW, LA NOUVELLE CAPITALE CRÉÉE EN 2005 PAR LA JUNTE MILITAIRE BIRMANE SEMBLE PARTAGER AVEC « SISSI-CITY » LA MÊME FOLIE DES GRANDEURS ET LA MÊME OBSESSION SÉCURITAIRE.

« Une ville-fantôme de plus » en périphérie du Caire ?

On serait tenté de comparer le projet égyptien de nouvelle capitale à d'autres métropoles construites *ex nihilo* à travers le monde. C'est probablement ce qu'ont fait eux-mêmes le Président Sissi et ses conseillers. Mais toutes ces créations n'ont pas les mêmes justifications : Canberra s'imposa pour mettre un terme à la rivalité entre Sidney et Melbourne ; Brasília, bien qu'apparaissant également à l'époque comme un « fait du prince », a néanmoins permis de désenclaver l'intérieur des terres brésiliennes ; de même, la vocation première d'Islamabad fut de rééquilibrer le territoire pakistanais jusqu'alors concentré sur Karachi au sud du pays, laquelle était par ailleurs jugée trop proche de l'Inde rivale. En réalité, seule Naypyidaw souffrirait la comparaison. Cette nouvelle capitale créée en 2005 par la junte militaire au pouvoir en Birmanie⁷ semble partager avec celle rêvée par le gouvernement égyptien la même folie des grandeurs et la même obsession sécuritaire ; avec un léger avantage pour Naypyidaw malgré tout : sa situation à trois cent cinquante kilomètres de Rangoon (et non pas, comme son homologue

égyptienne, à seulement cinquante kilomètres du Caire) la rend relativement indépendante de la capitale primatale. Il y a dans cette proximité géographique entre les deux capitales égyptiennes, l'historique et la « future », toute la contradiction de ce projet qui cherche à tourner le dos au Caire tout en étant condamné à en demeurer un satellite.

Plus que n'importe quelle comparaison internationale, c'est l'histoire de l'aménagement du territoire en Égypte qui permet de comprendre les intentions réelles de ce nouveau projet, incarnant une forme de continuité de l'action publique dans ce pays. Continuité avec l'époque pharaonique d'abord, un qualificatif d'ailleurs souvent attribué au projet de Sissi... Tout changement de dynastie s'accompagnait alors d'un déplacement pur et simple de la capitale, de Memphis à Thèbes en passant par Pi-Ramsès et Tanis ? Continuité avec certaines pratiques du règne de Mohamed Ali ensuite : l'aménagement à la fin du XIX^e siècle par le Khédive Ismaïl d'un nouveau centre-ville au Caire, détaché de la vieille ville islamique, sur le modèle du Paris haussmannien, est la parfaite illustration d'une politique de modernisation hygiéniste et méfiante vis-à-vis des tissus urbains anciens qui fera florès. En 1907, la première ville nouvelle moderne « à l'occidentale » est ainsi construite sur les vestiges de l'antique Héliopolis, au nord du Caire, à proximité de l'actuel aéroport. Son objectif, déjà : échapper au Caire, à ses nuisances, son insalubrité, sa spéculation, et cultiver l'entre-soi des riches égyptiens (coptes plutôt que musulmans) et des colons européens.



Palais des congrès et de la culture de la «nouvelle capitale», nommé *Al-Masa. Théâtre des Élysées* (en français sur le mur) en construction. Servira aussi certainement pour les réceptions officielles et les spectacles d'apparat.







L'armature première de la « nouvelle capitale » : des routes immenses et multiples (double voies avec échangeurs et autoponts) construites par des entreprises militaires avant toute autre réalisation architecturale.

Deuxième élément structurel et initial – après les routes – de la « nouvelle capitale » : l'énergie. Les pylônes sont ici illuminés de néons très puissants en plein jour... Loin de la philosophie du « développement durable » promue dans les plaquettes publicitaires du projet.



L'ÉGYPTE A CONNU PLUSIEURS EXPÉRIENCES DE CONSTRUCTION INACHEVÉE DE VILLES SATELLITES DANS LE DÉSERT.

Le modèle urbanistique de la ville nouvelle atteindra toutefois son paroxysme dans les années 1970. Depuis le schéma directeur national de 1974 qui prévoyait de construire dix-huit villes nouvelles, l'Égypte a connu plusieurs expériences de construction inachevée de villes satellites dans le désert qui, pour de nombreuses raisons (coût des logements, manque d'infrastructures, absence de transport en com-

mun, etc.), ont échoué à délester Le Caire d'une partie de sa population et de son trafic. « Dix de Ramadan », située à cinquante kilomètres au nord-est de la capitale, dont le plan d'occupation du sol a été finalisé en 1976, est la première de ces villes nouvelles. Le Président Sadate, qui accompagna la naissance de l'État libéral en Égypte, confia ainsi à l'entrepreneur Ahmed Osman (qui fondera ensuite la plus grande entreprise publique de construction Arab Contractors) le choix du site, sans aucune étude préalable, sur lequel édifier cette ville nouvelle. Dix de Ramadan a donc été bâtie sur la route d'Ismaïlia, de façon à ce qu'Osman, lui-même originaire d'Ismaïlia, puisse, dit-on, plus facilement suivre le développement des chantiers. Si l'installation d'usines à proximité de Dix de Ramadan va finalement créer progressivement un bassin d'emploi permettant d'alimenter en population la ville nouvelle à environ 50 % de ses capacités, il n'en est pas de même pour les autres sites de la périphérie du Caire. Le plus vaste d'entre eux, nommé « Ville du 6 octobre » et situé à environ trente kilomètres à l'ouest du Caire, n'a pas rencontré le même succès, malgré le recours au relogement forcé d'habitants de quartiers centraux jugés menaçants par les autorités. Occupant près de 50 % de la surface urbanisée du Grand Caire, elle en accueille à peine plus de 10 % de la population

**LES TRENTE-ET-UNE VILLES
NOUVELLES QUE COMPTE L'ÉGYPTE
N'ABRITENT PAS PLUS DE 2 %
DE LA POPULATION DU PAYS.**

totale. Au total, les trente-et-une villes nouvelles que compte l'Égypte (dont un gros tiers se trouve en périphérie du Caire), n'abritent pas plus de 2 % de la population du pays. Elles sont de fait, pour le chercheur Yahia Shawkat basé au Caire, un symptôme de l'injustice socio-spatiale en Égypte : elles auraient reçu en 2015, *via* l'agence publique New Urban Communities Authority qui les administre, autant de budget de l'État, soit 30 millions de Livres, que tout le reste du territoire urbanisé⁸.

Dans cette surenchère de projets urbains – il faut prendre la mesure de la guerre de communication que se livrent en ce moment les promoteurs de la ville nouvelle New Cairo, à l'est, et ceux de New Giza, à l'Ouest! –, le Président Sissi n'est pas le premier à avoir voulu construire la nouvelle capitale dans son pays. La construction de la ville de Sadate City en 1976, située à proximité de Menoufia (région natale du Président Sadate), fut également prévue à l'époque pour endosser les fonctions de capitale administrative de l'Égypte, sans succès. Et que penser de Future City (Madinat al-Mustaqbal en arabe), forêt d'immeubles construits dans les années 1990 et 2000 sur la route d'Ismaïlia entre deux autres villes nouvelles, Dix de Ramadan et Shourouk? Elle était pourtant censée, comme Sadate City avant elle, comme « Sissi-City » aujourd'hui, remplir les fonctions de centralité administrative. « *Aucune administration à l'intérieur* », d'après le garde-barrière qui nous en refusa l'accès en juin 2017, simplement un « *quartier militaire* », selon son expression ! En cas de fiasco urbanistique, le recours à l'occupa-

tion militaire semble être une solution qui s'impose assez facilement en Égypte. Cela permet d'atténuer un peu l'impression de ville-fantôme, contrairement à l'Espagne par exemple, où personne ne désire s'installer dans les quelques cités-champignons inachevées construites frénétiquement dans le sud-est du pays avant la crise économique de 2007. En Égypte, la bulle immobilière n'a toujours pas explosé ; la spéculation tourne à plein, à grand renfort de capitaux étrangers et de campagnes publicitaires.

Désir de spectaculaire contre permanence du vernaculaire

Le lancement d'une première phase de travaux ne permet certes pas d'anticiper sur l'état final du projet. Il y a cependant quelques signes qui ne trompent pas et qui permettent de supposer que les promesses ne seront pas tenues. Premièrement, l'engouement collectif pour la « nouvelle capitale » est aujourd'hui faible. Alors que des plans et des images de synthèse sont envoyés à toutes les grandes institutions et entreprises égyptiennes et étrangères, très peu d'entre elles ont à ce jour répondu à l'appel, qui peut pourtant se faire parfois très insistant. Le directeur d'une agence bancaire internationale se dit ainsi las de ce « *déménagement perpétuel des activités tertiaires* », alors qu'il vient de faire construire une agence flambant-neuve à New Cairo, la grande ville nouvelle de la périphérie orientale du Caire, « *là où les choses étaient censées se passer* », ajoute-t-il. Ce dernier ne devrait donc pas céder à la pression d'un énième mouvement centrifuge vers le désert. Des ambassades ont également été approchées pour s'installer

dans la « nouvelle capitale », selon l'argument assez imparable, rapporté par un conseiller d'une ambassade européenne, que les autorités égyptiennes ne pourraient bientôt plus assurer leur sécurité en centre-ville. Les promoteurs immobiliers eux-mêmes semblent dépassés. Certains avouent leur crainte d'un risque de dispersion, à l'instar de ce représentant du groupe Palm Hills Developments engagé dans plusieurs projets résidentiels à l'ouest du Caire : *« Entre 6 octobre qui connaît un nouveau souffle depuis la construction de New Giza à proximité, et New Cairo qui se développe à vue d'œil, on ne pourra pas être partout! »*

Deuxièmement, il semblerait que la communication officielle autour de ce projet, tonitruante avant la pose de la première pierre, ait subitement été stoppée à l'ouverture du chantier. En effet, la plupart des images de synthèse qui circulent abondamment sur Internet datent de 2015 et n'ont pas été actualisées. Est-ce pour ne pas avoir à admettre un resserrement du périmètre du projet autour de quelques fonctions, comme le révèle l'état d'avancement des travaux ? Fin 2017, seuls les pistes d'un aéroport, les bâtiments d'un futur « centre administratif, financier et des affaires » ainsi qu'un vaste palais des congrès (*Al-Masa Capital*) étaient en construction. Est-ce encore pour éviter d'avoir à répondre à des critiques sur la démesure des infrastructures routières, laquelle pourrait contraster avec l'occupation réelle du site ? En bref, la configuration même du chantier et la cessation de toute activité communicationnelle (disparition des affiches

LES PROMOTEURS IMMOBILIERS EUX-MÊMES SEMBLENT DÉPASSÉS. CERTAINS AVOUENT LEUR CRAINTE D'UN RISQUE DE DISPERSION.

sur les milliers de panneaux publicitaires que comptent les grands axes caiotes et suppression des encarts publicitaires dans les magazines dédiés à l'immobilier⁹⁾ laissent entrevoir une baisse assez nette des objectifs affichés deux ans auparavant.

Troisièmement, d'un point de vue architectural, les premières réalisations de la « nouvelle capitale » ne correspondent pas vraiment à celles présentées sur les images promotionnelles. Le palais des congrès et de la culture, bâti dans un style grec antique, n'avait pas été mis en avant dans les premières maquettes. Quant aux édifices du « centre administratif », ils semblent très éloignés des tours de verre à la Dubaï imprimées sur les supports publicitaires. [Les édifices du « centre administratif » semblent très éloignés des tours de verre à la Dubaï imprimées sur les supports publicitaires.] L'armature large en béton armé remplie de briques des immeubles en construction aurait plutôt tendance à évoquer l'architecture vernaculaire, un peu austère aussi, des bâtiments publics de l'actuelle Égypte.

Ce qui compte finalement, pour le nouvel homme fort du pays, le Président Sissi, c'est qu'il aura réussi à présenter à la face du monde

une stratégie d'innovation et de modernisation à marche forcée fondée sur une série de très grands projets, dont la « nouvelle capitale » est la figure de proue. Mais il s'inscrit en réalité dans une longue tradition aménagiste en Égypte, celle de la conquête illusoire du désert, mais aussi celle de l'arbitraire et de l'inachèvement, de la bulle spéculative et de la corruption (toujours supposée, en l'absence de toute forme de marché public).

La réelle innovation viendra du dirigeant égyptien qui acceptera Le Caire telle qu'elle est et qui en résoudra les maux en se débarrassant, enfin, de la vieille antienne de la table rase. Il faudra, en attendant, vite repartir sur les routes géantes et désertes de cette « nouvelle capitale » d'Égypte pour voir comment évolue le chantier que tout le monde attendait en 2015 mais dont plus personne ne semble espérer grand-chose aujourd'hui.

1. Les auteurs tiennent à remercier Guilhem Roger, indispensable à tout point de vue, ainsi que Stéphanie Lanfranchi, Fabien Goddefroy et les institutions ayant soutenu cette mission : CITERES-EMAM (Tours) et CEFAS (Koweït-City).
2. <http://thecapitalcairo.com>.
3. <https://vimeo.com/129894528>.
4. <http://urlz.fr/5Joz>.

5. <http://egrev.hypotheses.org/1251>.
6. Ismaël Alexandrani, par ailleurs très critique à l'égard du gouvernement notamment dans son action contre les groupes djihadistes du Sinaï, a passé plusieurs mois en prison en 2016.
7. <http://urlz.fr/5Joy>.
8. <http://www.10tooba.org/en/?p=172>.
9. La page dédiée à la « nouvelle capitale » du site internet

gouvernemental de présentation des villes nouvelles se contente quant à elle de présenter quelques plans (illisibles) des futurs « districts résidentiels », quelques photos des travaux, notamment ceux des réseaux électriques et, en exclusivité, des détails de la faïence des salles de bains d'appartements témoins ! Voir www.newcities.gov.eg/know_cities/NewCapital/default.aspx.

Les tuyaux de New Cairo : Le Nouveau Caire (nom d'une grande ville nouvelle à l'est du Caire) encore inachevé, le gouvernement se lance déjà dans la construction d'un nouveau « Nouveau Caire », symptôme de la surenchère redondante en matière de projets urbains qui règne aujourd'hui dans la capitale égyptienne.

