

Le Caire, tracés et empreintes

Sawsan Noweir, Marie-Noël Gaillard

▶ **To cite this version:**

Sawsan Noweir, Marie-Noël Gaillard. Le Caire, tracés et empreintes. [Rapport de recherche] 0868/94, Laboratoire de recherche "Histoire architecturale et urbaine - sociétés" (LADRHAUS); Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles; Bureau de la recherche architecturale (BRA). 1994, pp. 259. ⟨hal-03113392⟩

HAL Id: hal-03113392

https://hal.science/hal-03113392v1

Submitted on 18 Jan 2021

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

Le Caire,
tracés et empreintes.



Sawsan Noweir, Marie-Noël Gaillard

14763

3030026129260

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES

711.4(620) NOW

Laboratoire de recherche "Histoire Architecturale et Urbaine- Sociétés".
Ecole d'Architecture de Versailles. Juin 1994.

U
711.4(620)
NOW

Le Caire,
tracés et empreintes.



Sawsan Noweir, Marie-Noël Gaillard

Laboratoire de recherche"Histoire Architecturale et Urbaine- Sociétés".
Ecole d'Architecture de Versailles. Juin 1994.

14763

Subvention- visa n° 81.013

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme
Direction de l'Architecture et de l'Urbaniseme
sous-direction de l'Enseignement de l'Architecture et de la Recherche
Bureau de la Recherche Architecturale.

Programme de recherche quadriennal
"Confins, faubourgs, entrées et sorties de villes"
Ecole d'Architecture de Versailles
Laboratoire de Recherche "Histoire Architecturale et Urbaine-Sociétés".

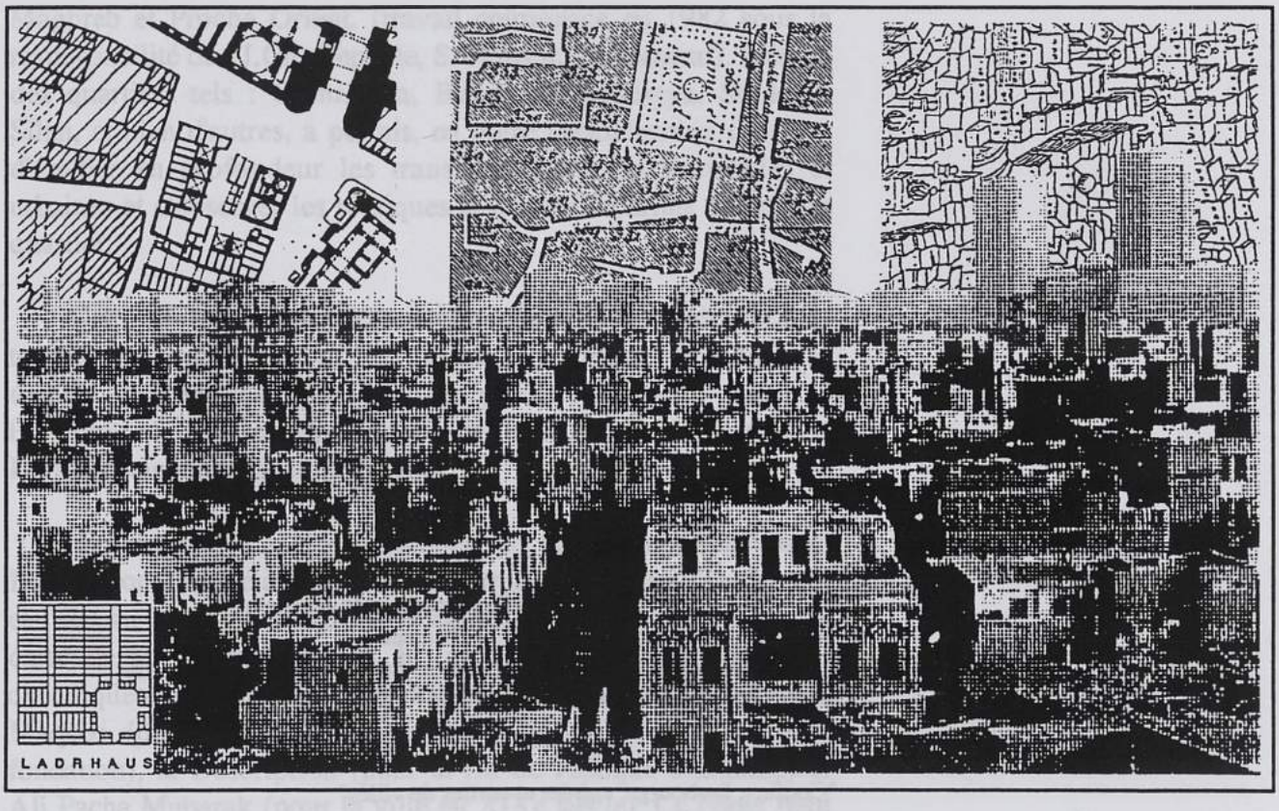
Ce fasicule a été réalisé par le laboratoire "Histoire Architecturale et Urbaine-Sociétés.
Sawsan Noweir a assuré la direction et la rédaction de la recherche, Marie-Noël Gaillard a effectué la coordination et la mise au point de la maquette et des illustrations.
Le secrétariat est assuré par Evelyne Catteau.

Le présent document constitue le rapport final d'une recherche remise au Bureau de la Recherche Architecturale en exécution du programme général de la recherche mené par le Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme avec Le Ministère de la Recherche et de la Technologie.

Les opinions et jugements qui y sont émis n'engagent que leurs auteurs.

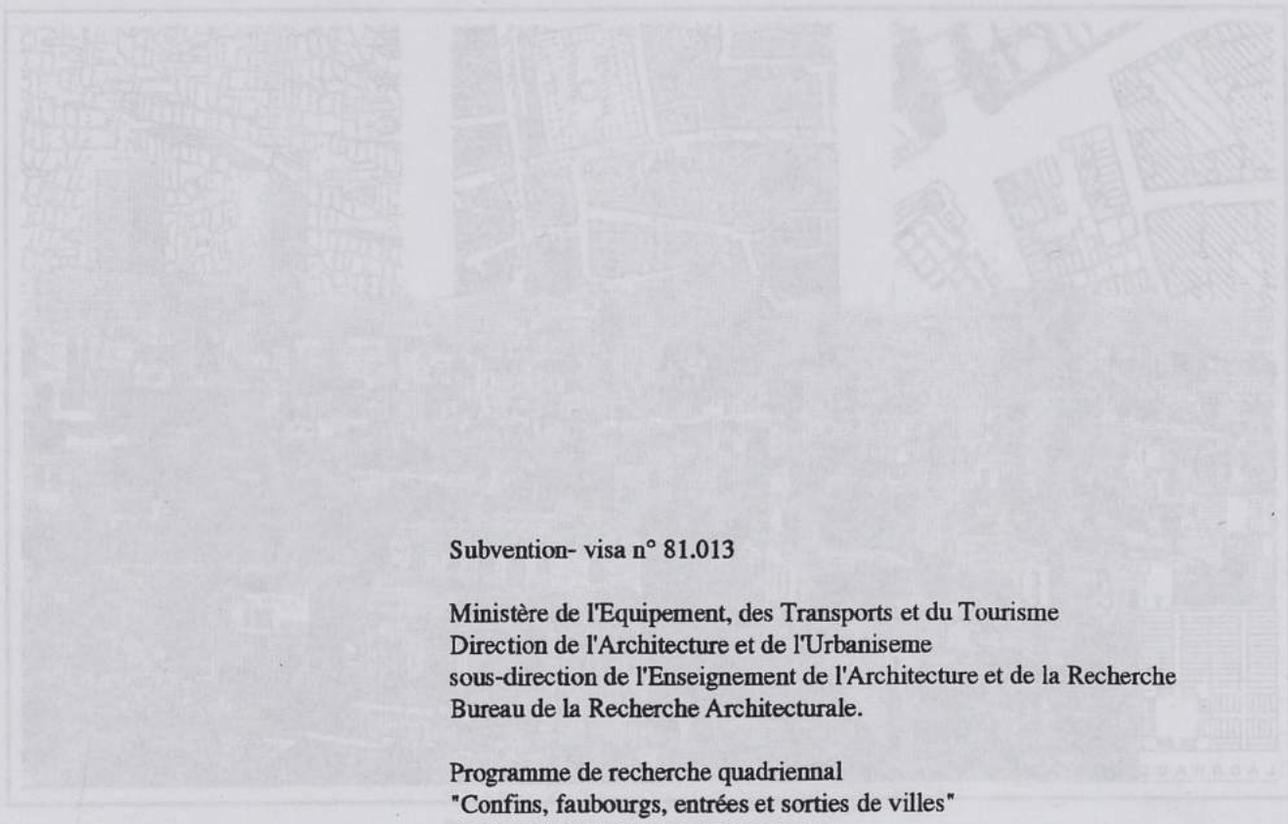
école nationale supérieure
d'architecture de versailles
centre de documentation
5, av. de Sceaux - BP 674
78006 Versailles cedex
tél. 33 (0)1 39 07 40 02 fax 33 (0)1 39 07 40 04

Le Caire, tracés et empreintes.



Sawsan Noweir, Marie-Noël Gaillard

Rapport pluriannuel 1990-1993: confins,faubourgs,entrées et sorties de ville
Laboratoire de recherche"Histoire Architecturale et Urbaine- Sociétés".
Ecole d'Architecture de Versailles. Juin 1994.



Subvention- visa n° 81.013

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme
Direction de l'Architecture et de l'Urbaniseme
sous-direction de l'Enseignement de l'Architecture et de la Recherche
Bureau de la Recherche Architecturale.

Programme de recherche quadriennal
"Confins, faubourgs, entrées et sorties de villes"
Ecole d'Architecture de Versailles
Laboratoire de Recherche "Histoire Architecturale et Urbaine-Sociétés".

Ce fasicule a été réalisé par le laboratoire "Histoire Architecturale et Urbaine-Sociétés.
Sawsan Noweir a assuré la direction et la rédaction de la recherche, Marie-Noël Gaillard a effectué la coordination et la mise au point de la maquette et des illustrations.
Le secrétariat est assuré par Evelyne Catteau.

Le présent document constitue le rapport final d'une recherche remise au Bureau de la Recherche Architecturale en exécution du programme général de la recherche mené par le Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme avec Le Ministère de la Recherche et de la Technologie.

Les opinions et jugements qui y sont émis n'engagent que leurs auteurs.

Les travaux sur le Caire ont commencé par aborder les différents éléments qui structurent le tissu: maison, rab', wakala et madrasa. L'analyse typologique ainsi que les études de la transformation architecturale ont permis d'une part, de déceler les caractéristiques et la spécificité de l'architecture cairote et d'autre part de déterminer le rôle de ces éléments dans l'organisation du tissu urbain . Ce travail de recherche a été mené parallèlement à l'étude systématique des quartiers anciens élaborée au sein de l'Atelier du Caire, Certificat d'Étude Approfondie en Architecture: Maghreb et Proche Orient. (travail commencé en 1982 sous la responsabilité de : J.Ch. Depaule, S. Noweir, Ph. Panerai). L'étude des quartiers tels : Gamaliyya, Batiniyya, Hilmiyya, Souk al-Silah, et bien d'autres, a permis, en outre l'actualisation du plan, d'étudier en profondeur les transformations architecturales et urbaines et d'observer les pratiques et les particularités de chaque quartier.

Cette étude est essentiellement basée sur la connaissance du terrain et le long travail d'observations et de relevés déjà engagés depuis de longues années. Il a pu être réalisé grâce à l'élaboration, dans le cadre de l' Atelier le Caire, du plan actuel de la ville ancienne à l'échelle 1/1000.

En outre, des cartes anciennes, en particulier celles de la Description, ont été à la base de la comparaison entre l'état actuel et l'état au XIXe siècle. D'autres cartes dérivées ou basées sur la carte de la Description ont été également utilisées. Pour les chroniques historiques, nous avons utilisé trois références : Maqrizi (pour l'époque médiévale et sur la ville lors de sa fondation), la Description (pour la fin de l'époque ottomane) et Ali Pacha Mubarak (pour la ville au XIXe siècle). Ce choix peut apparaître arbitraire mais les trois ouvrages présentent une monographie détaillée de la ville à un tournant de son histoire.

Tous les plans et les cartes (mis à part le plan de la Description), utilisés dans ce document ont été redessinés par Marie-Noël Gaillard. Pour l'étude de l'évolution de la ville et la comparaison entre l'état actuel et les étapes ultérieures, plusieurs échelles graphiques ont été employées : 1/40000° et 1/20000° à l'échelle de la ville, 1/10000° et 1/5000° à l'échelle du quartier, 1/2000° pour l'étude du tissu.

Sommaire

Introduction ..... p. 5
Sources ..... p. 11

Première partie :

Formation de la ville ..... p. 29
Centre et limite ..... p. 63
La ville : limite et extension ..... p. 75

Deuxième partie :

La voirie et la structure de la ville ..... p. 125
La route de pèlerinage ..... p. 135
Le canal : ancienne limite ..... p. 149
La ville et le Nil : les voies transversales ..... p. 159
Les chemins de Bulaq ..... p. 161
Les artères Tulunides ..... p. 173
Tracés anciens et voies interrompues ..... p. 179
Tracés de voies disparues ..... p. 191
Les voies modernes : percements ..... p. 197

Bibliographie ..... p. 227

Introduction

La ville du Caire a fait l'objet de nombreuses études et ouvrages. Dès sa création, cette ville a été le centre d'intérêt de voyageurs et chroniqueurs à cause des rôles économiques et politiques qu'elle jouait dans la région. Aujourd'hui encore, elle occupe une partie importante dans tous les domaines de recherches, par les problématiques urbaines qu'elle soulève.

Lors de sa création, en 969, la ville occupait une superficie d'environ 140 hectares[1], aujourd'hui cette même ville représente une mégalopole étendue sur plus de 30.000 hectares englobant quelque 12 millions d'habitants. A travers sa longue histoire, la ville s'est développée, s'est transformée, s'est agrandie. Durant dix siècles, la ville, un véritable réservoir, a accumulé tous les éléments de sa formation et de sa croissance.

L'accumulation historique sur le même site est accentuée, dans le cas du Caire, par une étonnante capacité d'adaptation aux transformations et d'absorption des changements. La transformation de la ville et la rapidité avec laquelle les changements s'opèrent se poursuivent encore aujourd'hui. Nous l'avons déjà constaté lors d'un travail durant trois ans consécutifs sur le quartier Gamaliyya où, d'une année à l'autre, nous n'assistions pas seulement à une décomposition et recomposition des parcellaires suivis d'une transformation du bâti, mais également à quelques changements concernant les voiries. Des rues sont converties en impasses et des impasses se transforment en rues passantes [2] . L'acuité de cet aspect nécessite une étude détaillée et approfondie sur le terrain et la mise à jour systématique des plans cadastraux qui pour la plupart datent des années trente.

Cette transformation ne date pas d'aujourd'hui, la restructuration de la ville après le bouleversement qu'elle a subi au XIIe siècle lors de la chute des Fatimides et la destruction de leurs deux palais ainsi que d'autres bâtiments, montrent la faculté extraordinaire de la ville d'être ce réservoir qui contiendrait toutes ces transformations en s'adaptant aux diverses modifications.

1- La première ville fatimide formait un carré d'environ 1.110 m à 1.200 m de long ; l'enceinte de la ville délimitait un espace de 350 feddan (à peu près 140 hectares), voir Clerget, *le Caire.*, t. I, p. 126.

2- Travail de l'Atelier du Caire, CEAA Villes Orientales, 1985, 1986, 1987.

La faculté d'adaptation augmente les difficultés que nous rencontrons quand il s'agit de préciser, à l'intérieur du tissu urbain, les tracés de certains chemins anciens et leur état d'origine ou bien encore l'emplacement de certains étangs, jardins ou places dont parlent les textes anciens. Dès lors, la reconstitution des grands bâtiments (comme par exemple les grands palais fatimide) qui pourrait être un indice urbain ou un élément de croissance d'une grande importance, devient un véritable problème.

Les différentes études historiques qui traite l'histoire urbaine de la ville à partir des spécificités des époques chronologiques (Fatimide, Ayyubide, Mamelouk, Ottomane), ont permis de comprendre les caractéristiques historiques et urbaines de chaque époque[3]. Mais si ces études détaillent méticuleusement les différentes étapes de l'évolution urbaine à partir des textes historique, des documents juridiques et des chroniques, en revanche elles abordent peu souvent l'aspect morphologique ou l'organisation parcellaire. Ceci est dû essentiellement à la rareté des sources graphiques qui correspondent aux différentes époques. En effet, en ce qui concerne le Caire, si nous avons une multitude de sources historiques qui décrivent la ville dès le Xe siècle) chroniques, documents historiques, récits de voyageurs, archives), en revanche, pour les sources cartographiques précises, le plus ancien document, le plan de la Description date de la fin du XVIIIe siècle, mais il ne comporte pas de découpage parcellaire.

Ainsi se pose d'emblée, d'une part la difficulté de confronter l'évolution historique et la lecture correspondant d'un document cartographique et d'autre part la difficulté de situer les répercussions et les conséquences de certains faits sur la structure et l'organisation du tissu.

Le but de ce travail est d'aborder la structure urbaine de la ville à partir de l'analyse de l'état actuel de la ville et d'établir un rapport entre le développement morphologique de la ville et son histoire urbaine à travers l'étude des documents cartographiques. Il s'agit essentiellement d'essayer, à travers la lecture des plans, de faire apparaître les rapports entre la structure de la ville et les faits urbains qui ont déterminé les configurations particulières qui organisent le tissu.

3- Notons particulièrement les travaux de J. Cl. Garcin sur l'époque Mamelouke et d'A. Raymond sur l'époque Ottomane.

Si notre approche se définit à partir de l'étude de l'état actuel, il se positionne ainsi par rapport à l'étude historique dans le mesure où l'étude de quelques phénomènes n'est pas menée seulement à partir des faits historiques, mais plutôt à travers l'analyse des mécanismes de leurs évolutions et de leurs transformations. Toutefois le rapport avec l'histoire paraît évident afin de connaître les impacts des quelques événements importants qui ont marqué le tissu de la ville et de vérifier les hypothèses qui apparaissent à travers la lecture.

Par ailleurs, appréhender la structure de la ville nécessite l'intervention de plusieurs champs non seulement le rapport avec l'histoire urbaine de la ville et l'étude de l'évolution historique mais également, la topographie du site et sa propre histoire tantôt parallèles, tantôt confondues à celles de la ville. L'importance stratégique issue de la géographie du site, a fait naître une physionomie et des configurations qui ont marqué, sans doute, la forme de la ville, sa croissance et son développement.

Le rapport du fleuve au site de la ville et son orientation ont eu pareillement, un effet important sur la direction de la voirie principale, ainsi que sur les axes de la croissance. On peut également noter, que l'effet de la crue du Nil et l'instabilité des terrains attenants à la ville et liée au déplacement du lit du fleuve vers l'ouest ont eu également une profonde répercussion sur la forme de la ville et son histoire urbaine.

L'intérêt de cet aspect topographique et stratégique du site devient évident quand il est mis en parallèle avec la forme de la ville édifiée autour d'une route de commerces et de pèlerinage et d'un canal qui sépare la ville des terrains marécageux à l'ouest. Ces deux voies sont devenues par la suite les éléments fondamentaux dans la structure de la ville, l'un formant son épine dorsale, l'autre, marquant sa limite ouest.

La géographie et la topographie, l'orientation du Nil ont ainsi déterminé la structure de la ville, tout comme l'accumulation historique et l'histoire urbaine. C'est à l'intérieur de ces mêmes processus qu'on trouve les différents facteurs de continuité et de changement qui marquent les phénomènes urbains à l'intérieur du tissu de la ville aujourd'hui.

Prendre en considération l'interférence de ces différents éléments fait surgir quelques interrogations. Tous ces aspects d'une longue histoire urbaine, tous ces éléments constitutifs de la structure de la ville (routes, voiries, canaux, champs, jardins, étangs, localité ou village antérieur, vestiges

anciens), que sont-ils devenus aujourd'hui? et sous quelles formes se présentent-ils actuellement ?

C'est avant tout à partir de l'état présent de la ville ancienne, que nous tenterons de trouver le début des réponses à ces interrogations. La confrontation entre le plan actuel et les cartes historiques est un moyen de saisir les grands tracés qui ont agi sur la formation de la ville ancienne. Suivre les traces de continuité et les moments de coupure en analysant l'état actuel, permet ainsi de situer la ville ancienne à l'intérieur de la mégalopole d'aujourd'hui. L'étude des différentes phases d'extension et des transformations de ces quartiers anciens peut nous fournir des explications concernant l'acuité de ces phénomènes dans l'ensemble de la ville actuelle.

Cette observation continue des processus de transformation et de la modification du rôle actuel des éléments structurants, peut, par un travail d'analogie, nous permettre d'analyser les causes de la mutation de certains axes anciens. Ainsi, si l'on comprend comment la voie historique de caravanes qui menait jusqu'à la mer rouge a perdu, au XIXe siècle, sa fonction liée à cette activité d'échange commercial important au profit du chemin de fer et du canal de Suez, ce qui a directement influencé son rôle à l'extérieur de l'agglomération; d'où l'entrave de sa continuité et l'implantation des édifices publics sur son trajet[4]; on peut, par déduction comparer ceci à d'autres faits parallèles à l'intérieur de la ville (comme par exemple: l'arrêt imprévu de la rue al-Gamaliyya à la hauteur de l'ancien palais fatimide).

Parallèlement à la lecteur et à l'analyse des plans, ce travail nécessite inévitablement toute une série d'étude et d'observation sur le terrain où les traces d'une culture urbaine sont inscrits dans la continuité d'une pratique qui a laissé ses empreintes à travers l'histoire. Lors du travail sur le terrain, l'observation des trajets et des itinéraires des habitants dans la ville ont permis de constater la concordance entre les cheminements pratiqués à travers les immeubles, même récents, et l'emplacement dans ces endroits mêmes d'un ancien passage ou d'une rue, jadis passante, qui a été converti en une impasse sous l'emprise, ancienne ou contemporaine, d'une densification urbaine.

4- Cependant, l'importance de bâtiments qui se trouve sur le trajet de cet axe, comme le palais al-Quba, construit au XIXe siècle, peut être également interprétée comme un signe de l'ancien prestige de cette voie.

Dans un premier temps, nous essayons de saisir la transformation et la permanence dans la structure de la ville à travers l'étude de deux aspects : le déplacement des limites et la voirie structurante. Ces deux aspects forment une double lecture qui permit de discerner la croissance de la ville, le rapport entre sa forme initiale et l'organisation de ses extensions.

Ensuite, à une autre échelle, nous abordons les différentes configurations qui forment le tissu. Ces configurations présentent souvent des formes et des formations diversifiées, chacune ayant ses propres constantes. Certaines peuvent avoir des formes apparentes et selon son contexte historique et urbain, engendrer des formations analogues ou différentes. L'analyse de ces phénomènes et de ces configurations, leur confrontation, nous permettra, enfin, de nous interroger sur leurs origines et leurs causes afin de déterminer l'influence et la modification qui ont pu transformer leurs formes initiales et certains de leurs aspects[5].

5- Ce travail sur la formation du tissu urbain a commencé par discerner sur le plan toutes les compositions qui se ressemblent, ensuite de les localiser et les comparer entre elles. Ce travail a permis de faire apparaître des formations majeures qui se répètent à travers la ville. L'analyse de ces formations nous aide à formuler des hypothèses concernant la régularité ou l'irrégularité du tissu ancien. Ce travail fera l'objet d'une prochaine publication.

La ville du Caire au début du XVIe siècle:

" Beaucoup d'écrivans modernes confondent la ville d'Alchaïr (al-Qahira) avec Babylon, et ils la situent près de Memphis; il est évident qu'ils se trompent, puisque Alchaïr est à l'Est du Nil, tandis que Memphis était à l'Ouest du Nil....."

" Il y a d'autres grands faubourgs autour d'Alchaïr. L'un qui est juste à la limite s'appelle Bebzuailla, c'est-à-dire la porte de Zuailla: elle possède 12.000 maisons et est d'un tiers plus grande que la ville. En second lieu, à trois milles de la villes, il y a, plus que gonflé d'habitations, Bebeloh (Bab al-Luq), c'est-à-dire la porte de Helocc, où se trouvent trois mille maisons. Plus loin, en direction du fleuve, se trouve Bulac, d'une importance analougue.

Dans chacun de ces endroits se trouve un nombre remarquable de temples, de citadelles ou palais, et une admirable arcitecture....."

" Il y a encore d'autres choses aussi admirables et si tu les rassembles toutes dans une seule ville il sera facile d'avoir une réputation de grandeur..... On affirme, en effet, qu'avant la destruction il y a eu là trente mille maisons. A Paris et Venise, villes si célèbres, si on compte chaque palais pour une maison, on arrive à seize mille maisons pour l'une, à quatorze mille pour l'autre...."

" Or on dit que le Caire a environ 30.000 maisons, y compris les bourgs. Mais elle est pourtant vraiment grande. (Elle est habitée) par une nation dont les forces, jusqu'à ce jour, ont été tournées contre tous au nom de la réligion...., elle est néaunmoins parvenue à égaler la splendeur de bien nombreuses villes, avec les édifices célèbres (de sa capitale), se déployant selon les colossales architectures des palais privés; mais il y a aussi les citadelles des princes, ou les temples que l'on appelle Giuma ou Gema (Gami'), c'est-à-dire les Eglise ou assemblées; il y a aussi le Morestum (Maristan) ou hôpital; il y a aussi des écoles ou des bains dont il se servent assidûment, selon les prescriptions de la loi pour faire leurs ablutions. Du reste, les tribunaux et les bureaux de perception sont en nombre si immense que la seule Alchaïr semble être comme les dix mille ville qui étaient comptées en Egypte soue le règne d'Amasis....."

D'après
B. BLANC, S. DENOIX, J.-C. GARCIN, R. GORDIANI, A PROPOS DE LA CARTE DU CAIRE DE MATHEO PAGANO, Annales Islamologiques, t. XVII, 1981, pp. 203-285

Texte de la notice en latine, la " Descriptio al Cahirae Urbis quae Mizir et Mazar dicitur", complétant les informations données par la carte et qui a été aussi éditée par Pagano en 1549.

FIG1: Carte du Caire de Mathéo Pagano, 1549.

école nationale supérieure
d'architecture de versailles
centre de documentation
5, av. de Sceaux - BP 674
78005 Versailles cedex
tél. 33 (0)1 39 07 40 02 fax 33 (0)1 39 07 40 04

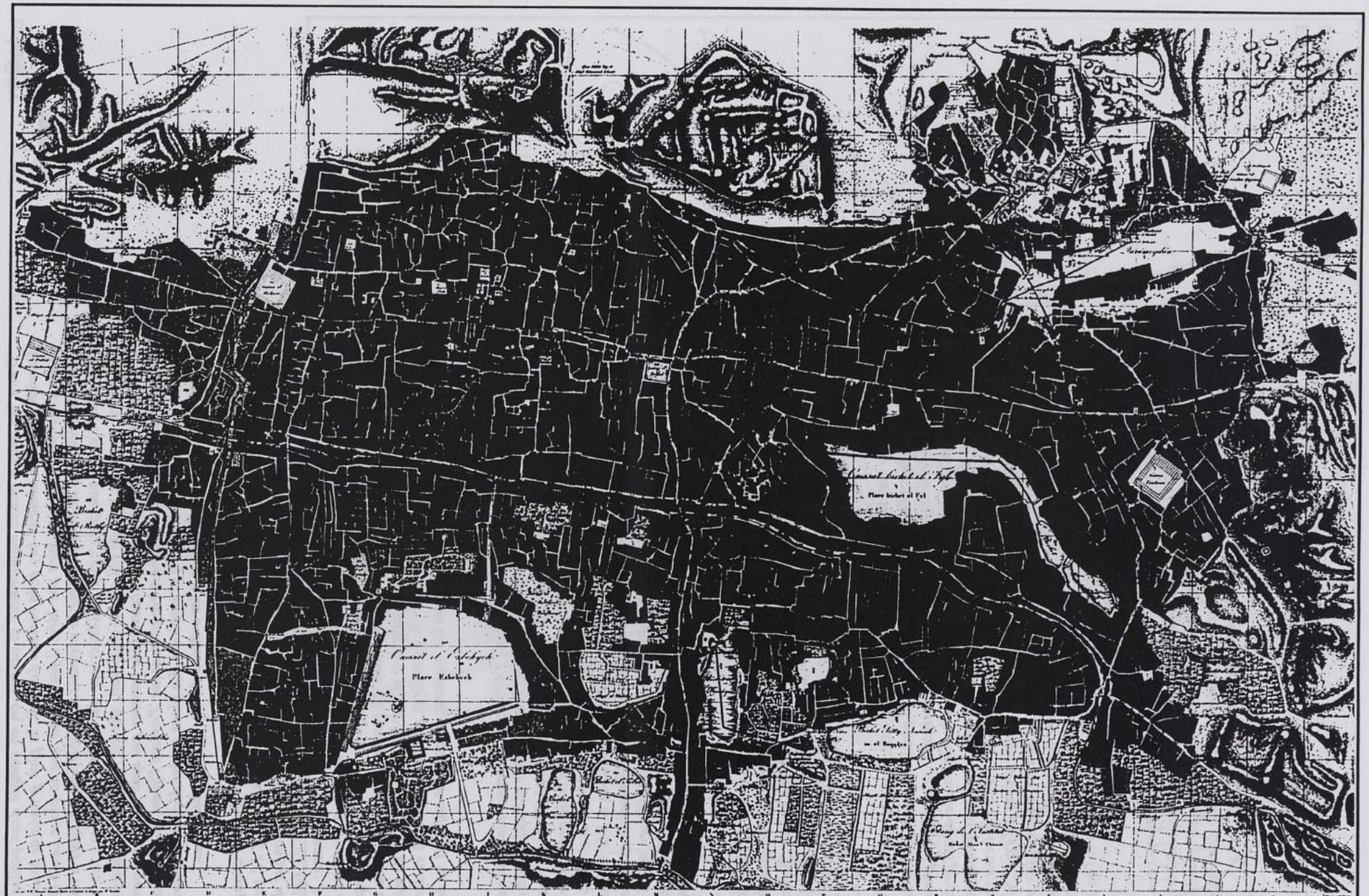
La ville en 1800

p. 580 "Après Constantinople, le Kaire est la première ville de l'empire Ottomane, autant pour son étendue que pour l'importance de son commerce et pour les monuments qui l'embellissent. Sans y comprendre les deux ports (Boulâq et le vieux Kaire), elle a près de 24 mille mètres de circonférence; sa superficie est de 793 hect., 04 (2320 arp., 64, mesure de Paris), ou moins du quart de cette ville: mais, si l'on comprend les ports dans le calcul, on trouve une superficie de 883 hect. (2586 arpents); c'est-à-dire que le Kaire joint à ses ports surpasseroit en grandeur toutes les capitales d'Europe, à l'exception de Londres et de Paris....."*

"La distribution intérieure de la ville ne ressemble point à celle des ville d'Europe: non seulement ses rues et ses places publiques sont extrêmement irrégulières, mais la ville est presque entièrement composée, à l'exception de plusieurs grandes communications, de rues très courtes et d'embranchements en zigzag, aboutissant à des impasses innombrables. Chacune de ces ramifications est fermée par une porte..... On a fait ses rues très étroites, exprès à cause de la chaleur: leur largeur varie de quinze à cinq pieds; il en est de même de deux pieds ou 2ds 1/2 de large seulement. Plusieurs rues sont même couvertes par le haut, afin que les rayons du soleil n'y pénètrent point;..... Aujourd'hui l'ancienne enceinte du Kaire est en partie enfermée dans la ville, qui s'est beaucoup accrue vers le nord et l'ouest: du côté de l'est et du sud, elle est restée dans ses premières limites....;"

" Les quartiers sont au nombre de cinquante-trois; on les appelle hârah, hârat. On en compote seize principaux, dont voici la nomenclature, en allant du sud au nord; c'est la direction dans laquelle s'étend la ville, qui forme à peu près un rectangle, dont les côtés sont entre eux comme 5 et 3 : el-Qala'h ou la citadelle, avec ses subdivisions, Qâramaydan, el-Roumeyleh, qui sont aussi des places; Birket el-Fil, place inondée l'été et l'automne; el-Hanafy, Bâb el-Kharq, el-Moyed, el-Azhar ou de la grande mosquée; el-Mousky et el-Afrang ou le quartier Franc, habité par les Européens; el-Yahoud ou le quartier Juif; el-Roum ou le quartier Grec; el-Nasarah ou les quartiers des Coptes, des Arméniens, des Syriens &.; el-Ezbeyeh (nom d'une place inondée qui est au centre), et el-Cha'ryeh. Il y a encore d'autres portions de la ville distinguées par les noms des divers professions ou des négoces qui y dominent, ou par ceux des marchés, des ponts et des portes des environs, ou enfin par les tombeaux, les jardins et les étangs qui les avoisinent."

FIG2: Carte de la Description d'Egypte, 1810. Echelle approximative: 1/19000°.



PLAN PARTICULIER DE LA VILLE.

"Outre les quatre places mentionnées ci-dessus, on en compte deux petites devant l'ancien palais de Mourâd-bey et la maison du cadi. la plus grande de toutes est la place Ezbekyeh, pour s'en faire une idée, il faut savoir que la place Louis-Quinze à Paris entreroit plus de trois fois dans la première: sa superficie est égale à 66 arpens de Paris; c'est à peu près celle de l'intérieur du Champs de Mars. Au mois de septembre, quand la crue du Nil est au maximum, elle est remplie de plusieurs pieds d'eau; et ce vaste bassin est alors couvert de barques qui sont illuminées pendant la nuit, et donnent à ce lieu un aspect très pittoresque. Pendant l'hiver, le sol se couvre de verdure; au printemps, il est sec et poudreux. La place est bordée par le quartier des Coptes, l'ancien palais d'Elfy-bey et les maisons des cheykhs les plus riches."

"Les rues, même les plus longues, au lieu de porter un nom unique, changent de dénomination à chaque instant. Il existe huit grandes communications; 1.° trois rues longitudinales; celle qui va de Bâb el-Saydeh à Bâb el-Husanyeh, longue de 4600 mètres; celle qui longe la rive droite du canal, depuis le double pont du sud appelé Qantâter el-Sebâa' jusqu'auprès de la porte Cha'ryeh, et une autre: 2.° cinq communications transversales, dont trois vont du Nil à la citadelle, et une autre conduit de la place Ezbekyeh, à l'est, vers les tombeaux de Qâyd-bey. Il est presque impossible de faire ici l'énumération et la nomenclature de toutes les rues à cause de leur multiplicité et de la variation des noms sur une même ligne..... Il en est de même des traverses, des ruelles et des impasses: les premières se nomment sekket et derb; leur nombre passe trois cents: les ruelles et les impasses s'appellent a'tfet, et ne sont pas moins nombreuses."

" On compte soixante-onze portes à la ville du Kaire, en comprenant plusieurs portes intérieures. Les principales sont Bâb el-Seyd, Bâb Touloun, Bâb el-Saydeh, Bâb al-Qarâfeh, sur le chemin de la haute Egypte; Bâb el-Ouyzyr, Bâb el-Ghorayb, vers l'est; Bâb el-Husanyeh; Bâb el-Nasr ou porte de Secours, porte d'une belle architecture, qui remonte à Saladin; Bâb el-Fotouh ou de la Victoire, aussi d'un beau travail; Bâb el-Ghadr, Bâb el-Hadyd, vers le nord et la basse Egypte; Bâb el-Louq et Bâb el-Nasryeh, vers l'ouest ou le Nil. Plusieurs, telles que Bâb el-Nasr, Bâb el-Fotouh et quelques autres, appartiennent à une enceinte très ancienne, aujourd'hui intérieure, et qui occupe tout le côté septentrional; la largeur de la ville est d'environs 2400 mètres, depuis l'angle nord-est jusqu'à l'angle nord-ouest, seul côté de la ville qui ait perdue de son étendue."

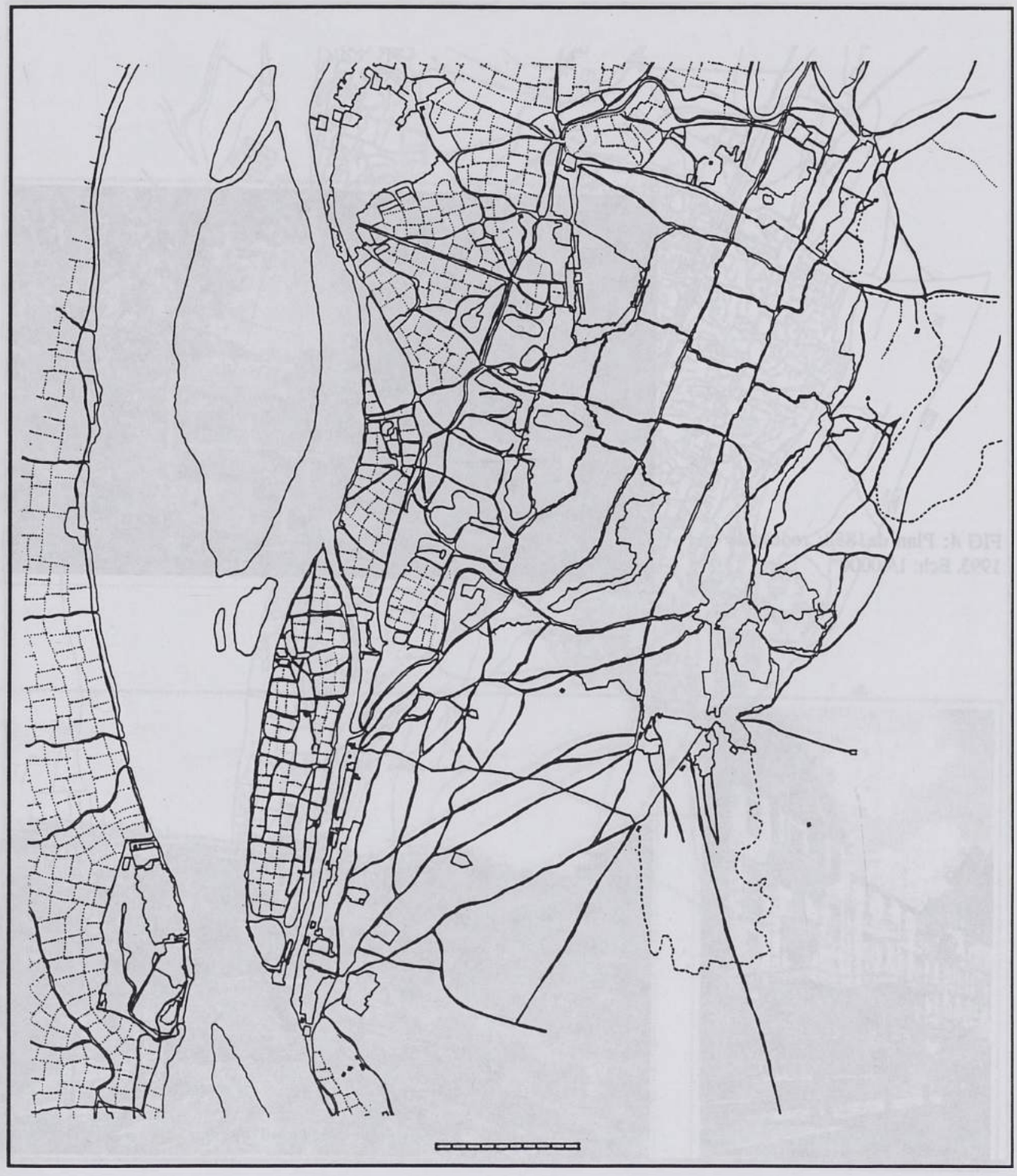
" Indépendamment des étangs formés dans les places d'Ezbekyeh et de Birket el-Fyl par les eaux de l'inondation, on compte encore les étangs dites Birket el-Farrâyn et Birket el-Damâlcheh, dans l'intérieur du Kaire et à l'ouest: Birket Abou-Cha'mâr, Birket el-Saqqâyn, Birket el-Dem où s'écoule le sang des tueries, Birket el-Sâber, Birket el-Fouâleh, à l'extrémité et du même côté de la ville; Birket el-Mullâ, au sud; enfin, Birket el-Rotly et Birket el-Cheykh Qamar, du côté du nord."

"Les grands et les cheykhs ont des jardins attenans à la ville, et qui portent leurs noms; un des plus grands est Gheyt Qâsem-bey..... Il y a aussi plusieurs beaux jardins au-dedans même de la ville; on en compte vingt-deux principaux, qu'on appelle gheyt et geneyneh, suivant leur grandeur. Ce seroit avoir une idée bien fausse de ces jardins, que d'y chercher des allées, des promenades et des gazons comme dans les nôtres: ils consistent en bosquets touffus, en massifs d'orangers et de citronniers et en berceaux de vignes; l'acacia-lebbek et le figuier-sycomore, les plus grands arbres d'Egypte, y sont placés confusément à côtés du dattier à la tige élancée, du mûrier, du grenadier, du napeca, du myrte, des acacias d'Egypte, enfin du bananier à la feuille gigantesque, au fruit délicat. Si l'on n'y prend pas le plaisir de la promenade, en revanche on y repose dans des kiosques couverts en treillage; on y fume des tabacs aromatisés, et l'on y respire presque toute l'année un air embaumé des plus doux parfums."

"Le Kaire est entouré d'une ceinture de monticules de décombres très élevés: ces hauteurs sont formées par les cendres et les débris de toute espèce, provenant de l'intérieur des habitations. Les maisons, bâties en briques cuites au soleil contribuent par leur rapides destruction à l'exhaussement de cette espèce de châine de montagnes artificielles; celles-ci portent le nom de tell, koum et kharâb. "

M. JOMARD, Description abrégée de la villle et de la citadelle du Kaire, Description d'Egypte, T.II, 2e partie, pp. 579-582

FIG 3: Plan d'après la Description de l'Egypte, 1810; Ech: 1/40000°.



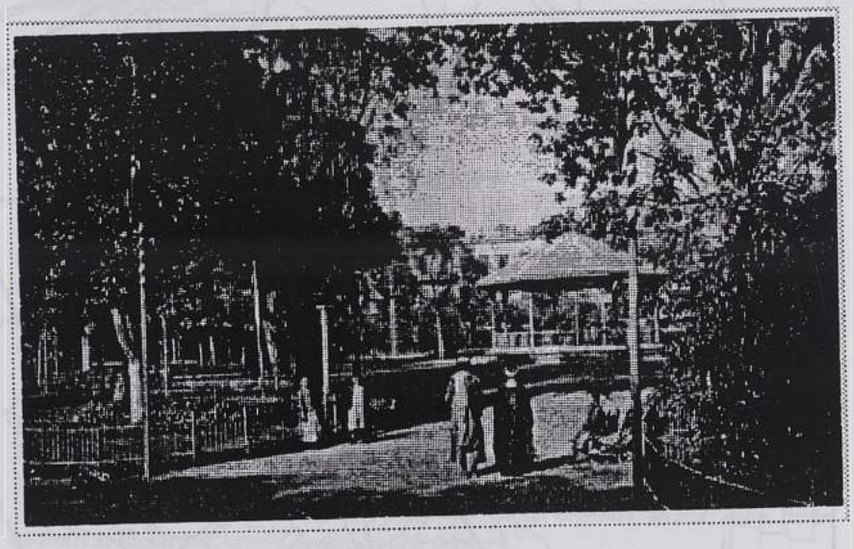
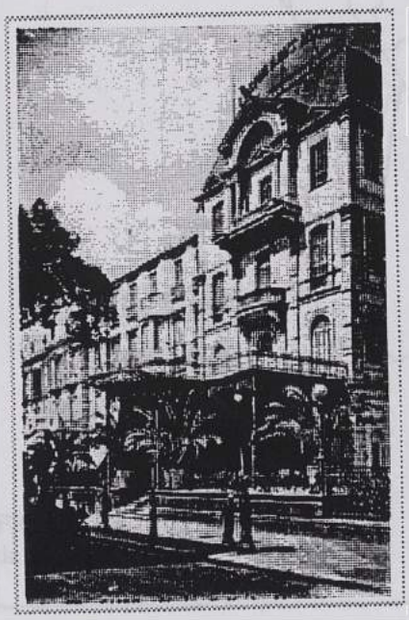


FIG 4: Plan de1858; redessiné en 1993. Ech: 1/40000°.





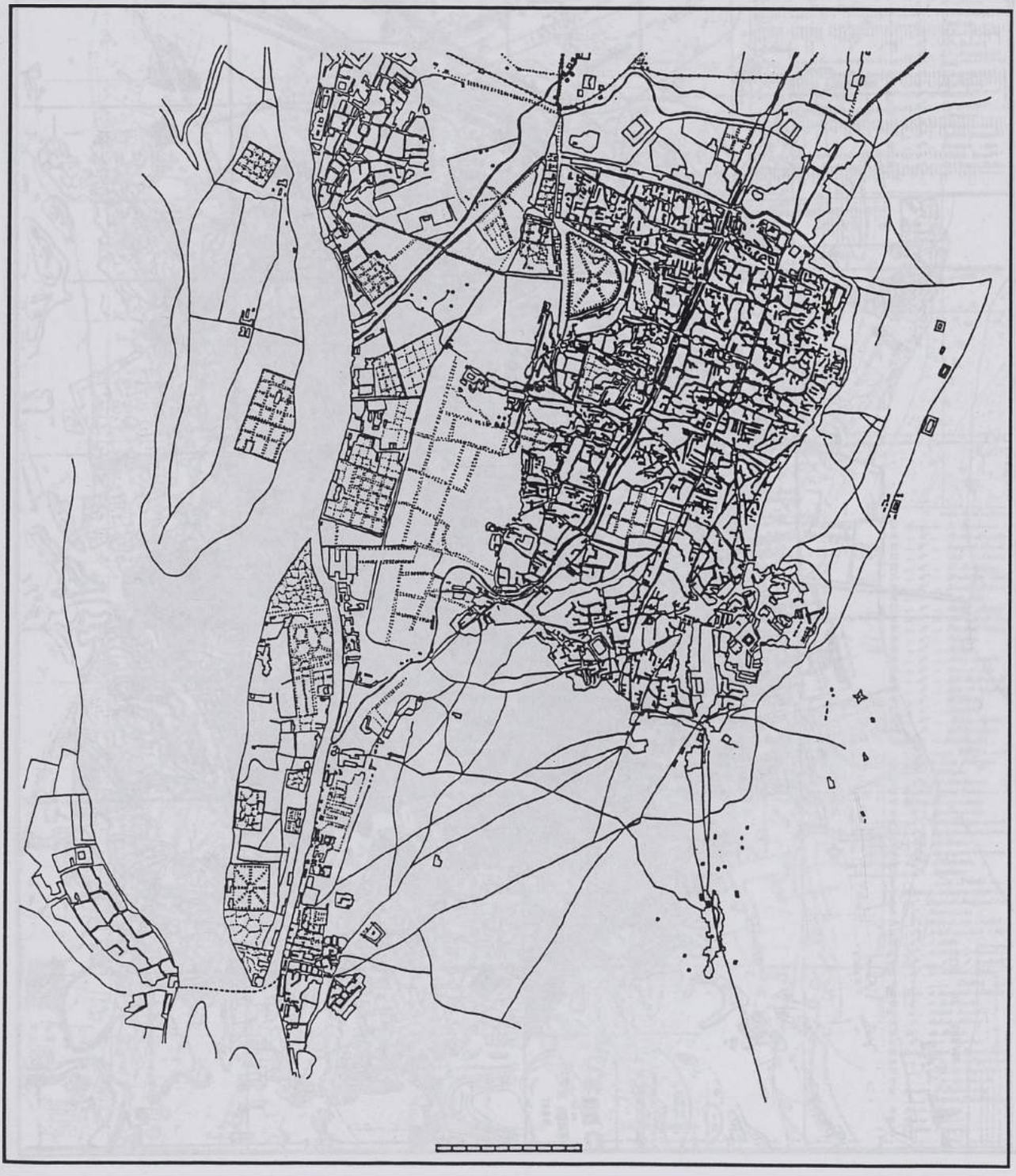


FIG 5: plan de Grand-Bey,1874.
Ech:1/25000°.

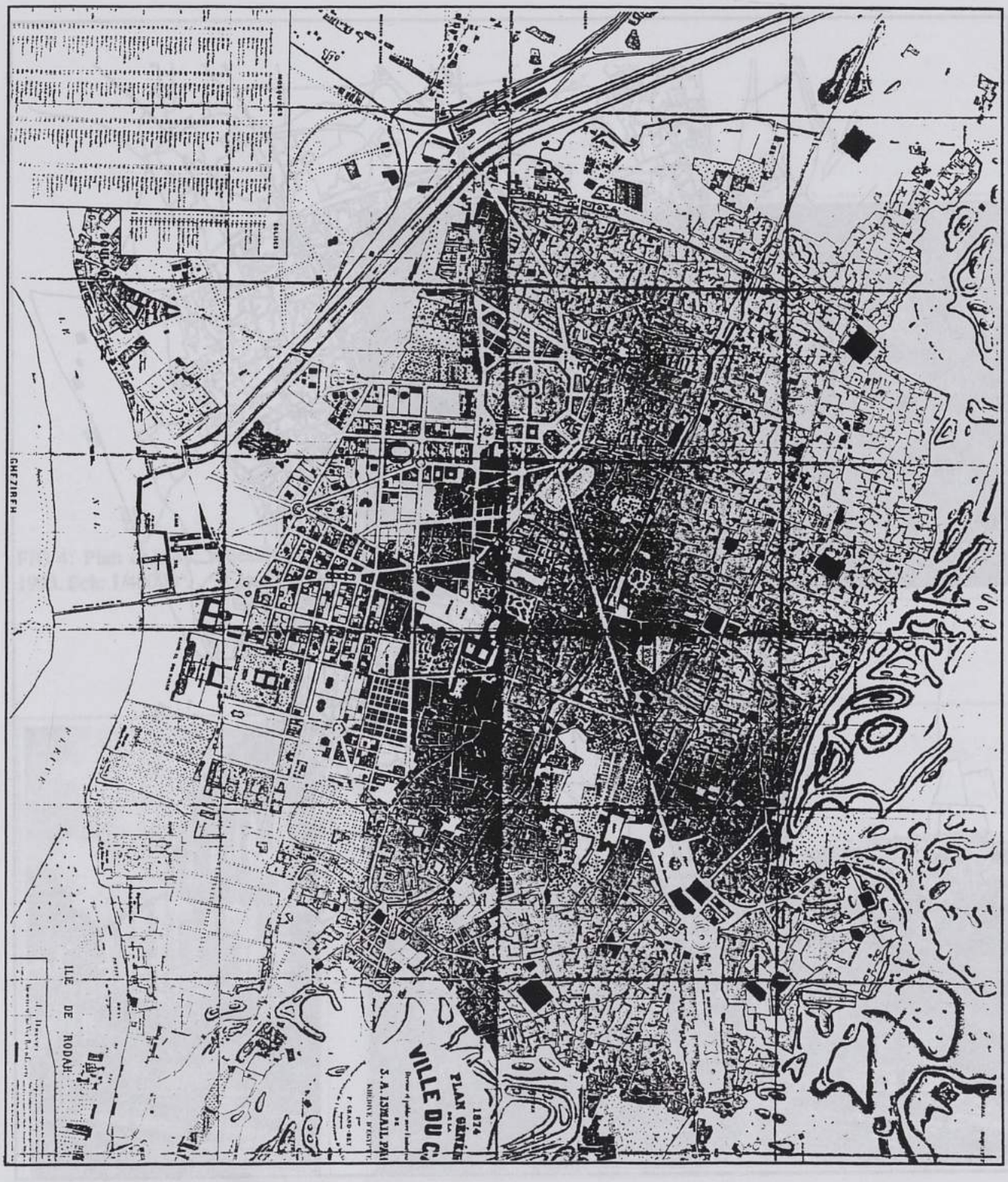


FIG 5 bis: plan de 1880. Ech app: 1/30750°.

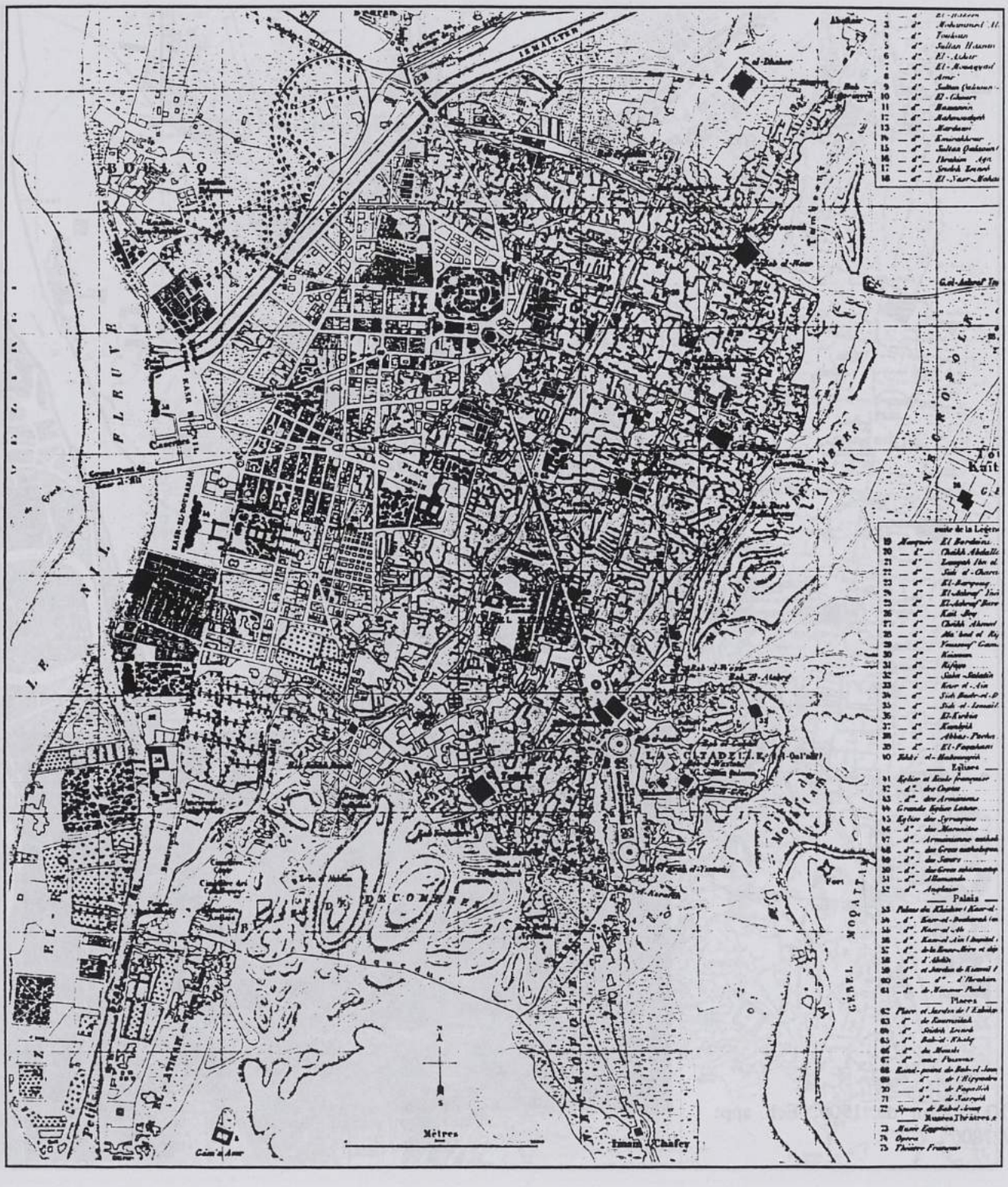
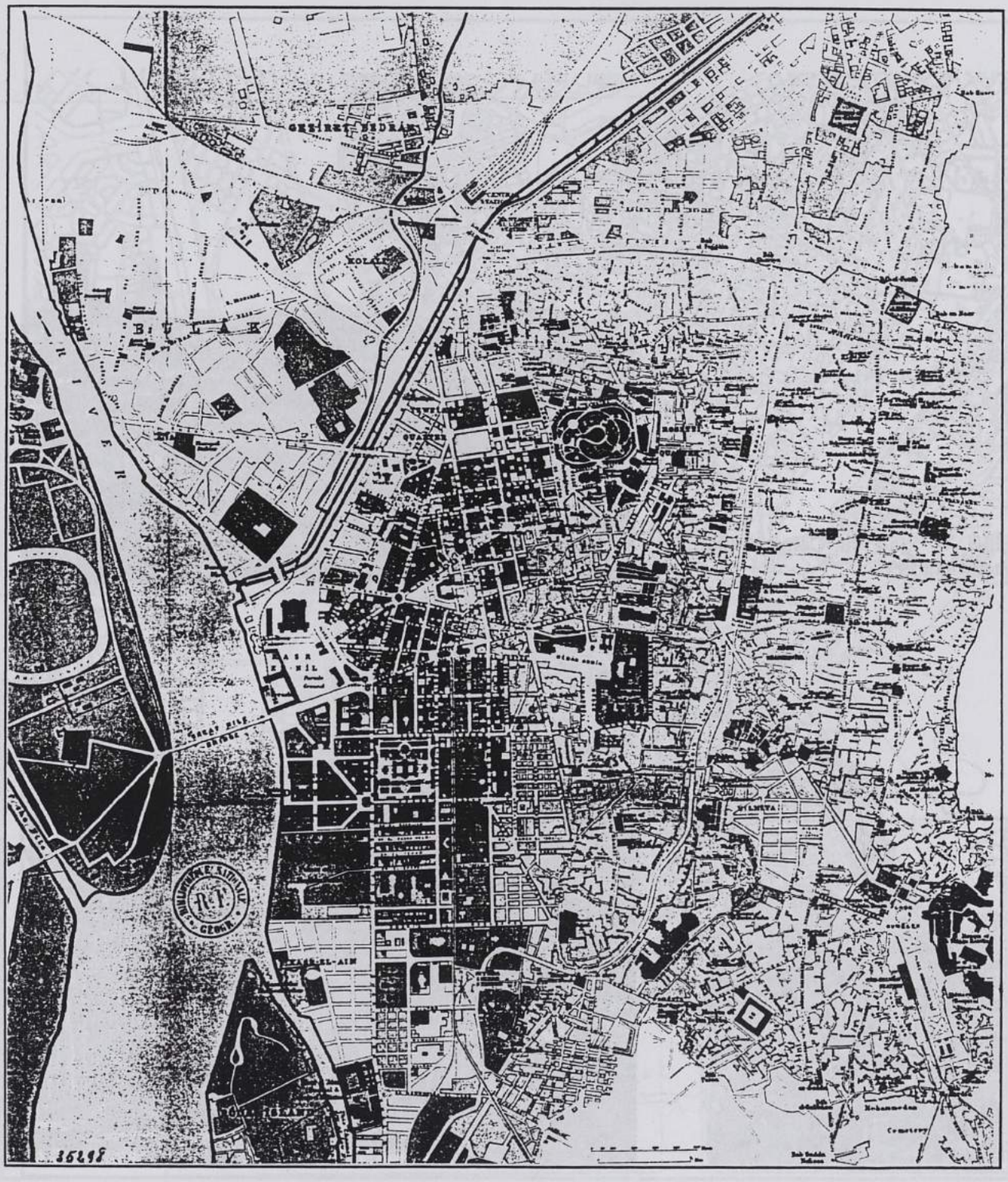




FIG.6: plan de 1906. Ech app: 1/27800°.


BIRMANDREIS
KOLEA
B I D A R
I V E R
QUARTIER
BIRMANDREIS
BLIDA
BIRTRARIA
HUSSEIN-DEY
KOUBA
Mohammedan
Cemetery
35498

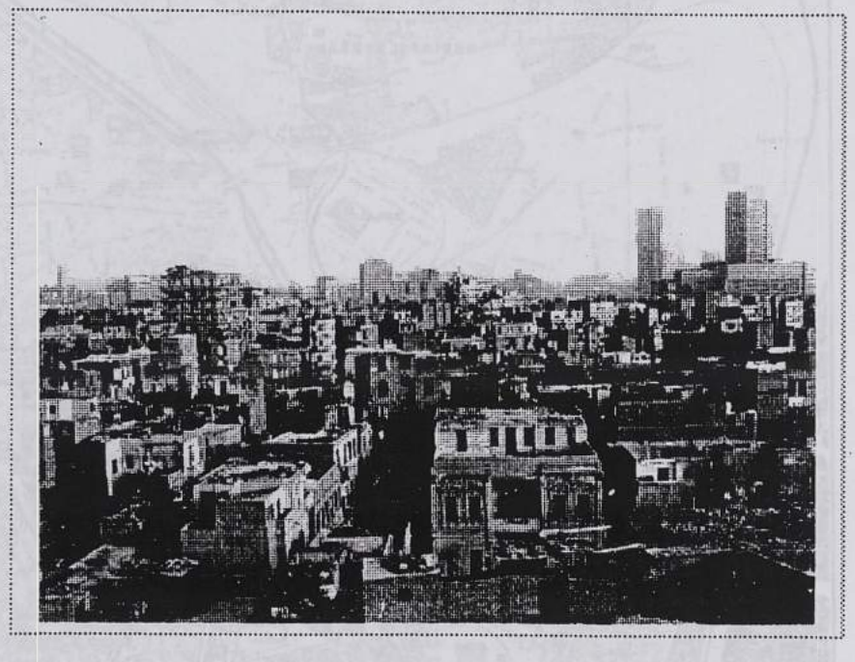


FIG 7: Plan du Caire, 1985; copyrigth 1993.

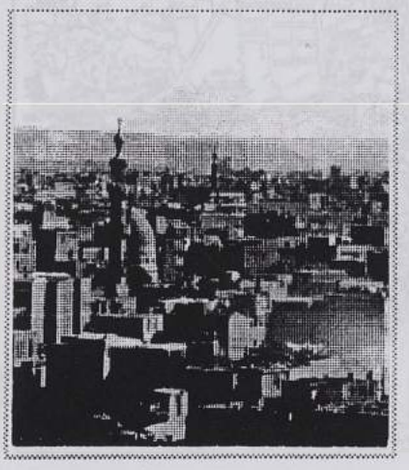




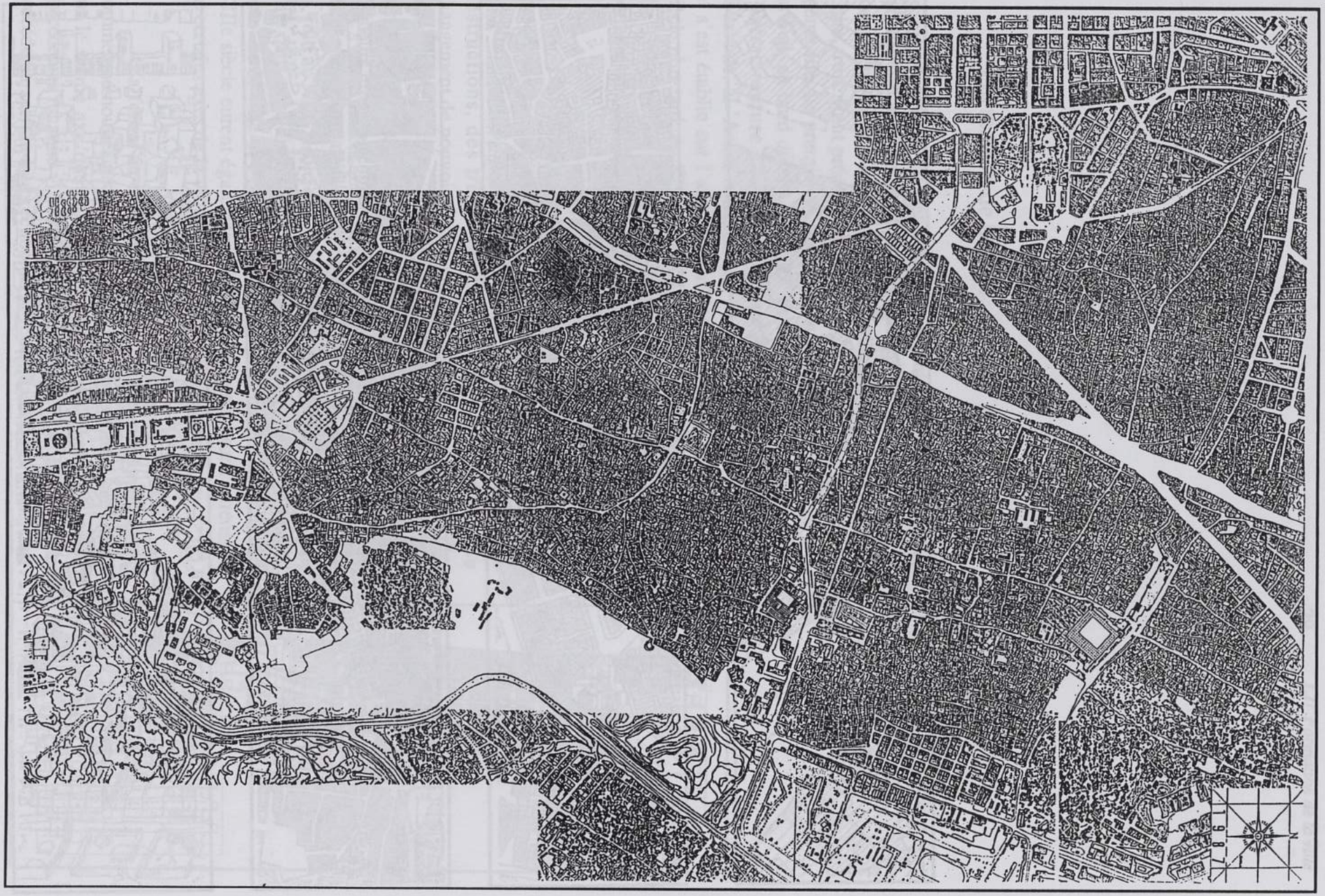


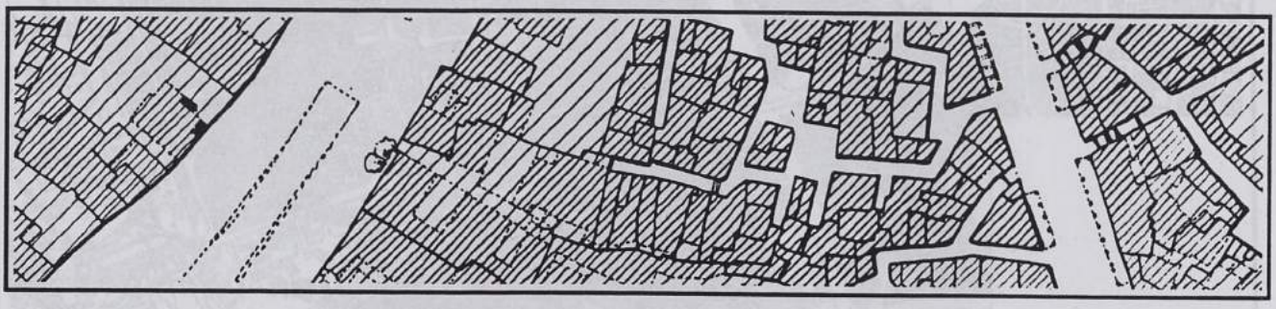
FIG 8: Plan du Caire, copyrigth CEAA V.O., 1987. Ech. app.:1/16000°.

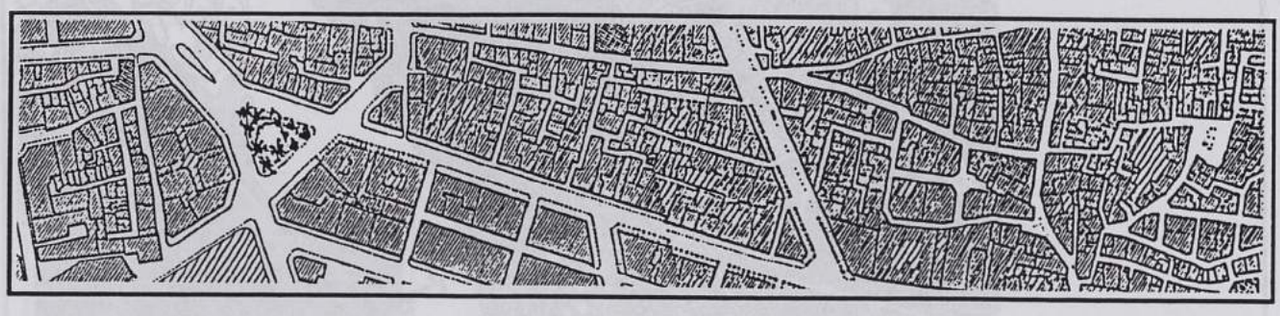


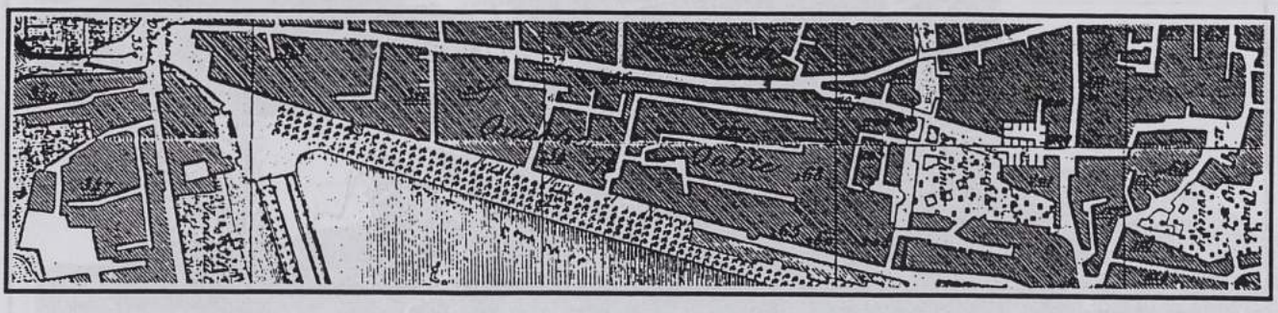


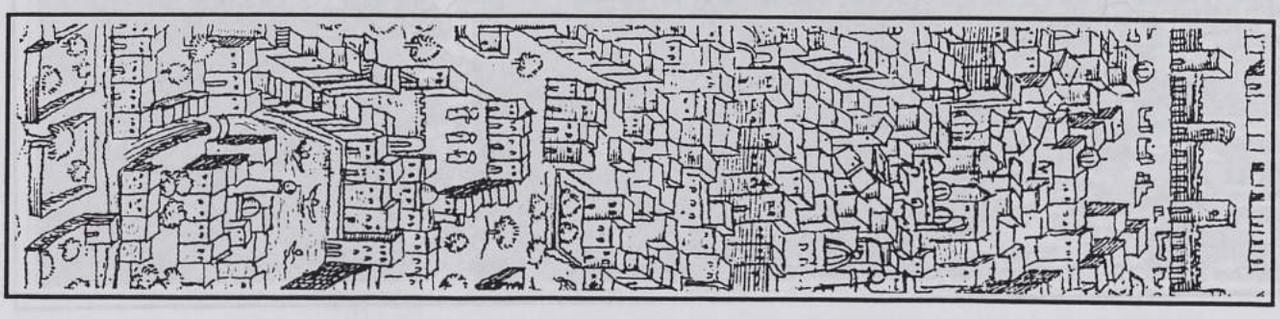






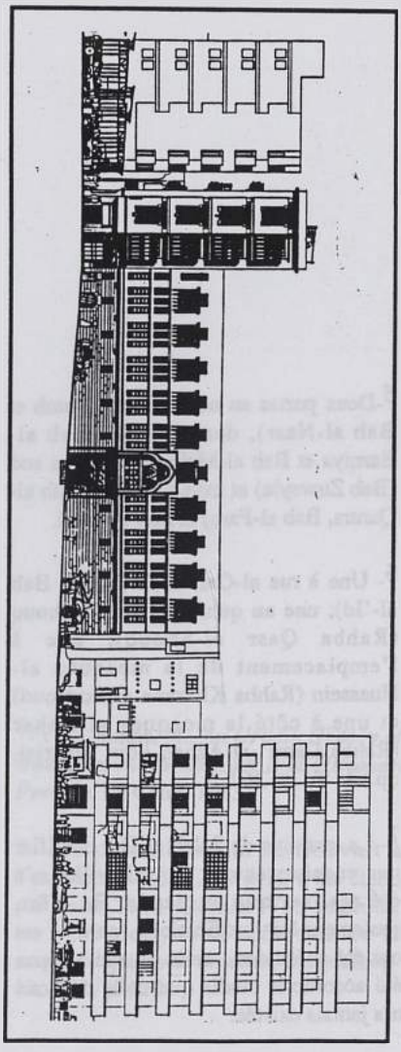






Formation de la ville

L'ancêtre du Caire actuel (al-Qahira "la victorieuse") a été créé par les khalifes fatimides venant de Tunisie. La ville fondée en 969, n'est pas la première ville arabe dans la région du Caire, trois l'ont précédée. Mais elles n'ont pas été fondées sur le même site. La première, Fustat (le vieux Caire) est érigée en 643 au Sud, au bord du Nil, avec des installations portuaires utilisant l'infrastructure existant du (Qasr al-Sham') Babylun. La deuxième, al-'Askar construite en 781 s'est déplacée au nord-est et s'est établie sur l'ancienne colline d'al-Hamra al-Quswa. Un siècle plus tard, en 879, la ville d'al-Qata'i' est créée par Ahmed Ibn Tulun un peu plus à l'est de la précédente (entre l'extrémité nord-est du Djabl Yashkur et la place Rumayla)..



La fondation de la ville d'al-Qahira marque un tournant important dans l'histoire du déplacement de ces villes. Une fois établie, la ville ne se déplaça plus. Formée, elle subit des destructions, des transformations et des progressions. Le changement de pouvoir qui se poursuivit, ne déplaça plus la ville, mais plutôt son centre d'exercice. C'est un des éléments qui permit par la suite de "diriger" l'extension de la ville dans plusieurs directions suivant l'emplacement du centre des pouvoirs successifs. C'est ainsi que la création de la citadelle au sud-est de la ville au XIIe siècle entraîna l'extension et la progression de la ville dans cette direction. La formation du port de Bulaq au nord-ouest de la ville et l'essor économique qui s'ensuivit à partir du XIIIe siècle eurent également un effet comparable sur l'extension de certains axes de la ville dans cette même direction.

La forme de la ville et le choix de son site apparaissent comme une nouveauté sans précédent, même si celle-ci est placée sur le même axe que celui qui gère le déplacement des villes précédentes (chaque ville se déplace légèrement au nord-est de la précédente suivant la direction de la route historique). Mais c'est

semble-t-il, la première ville qui s'installe directement sur la route des caravanes de commerce et de pèlerinage qui reliait l'Égypte à la Syrie et la Palestine, et à l'Arabie . L'intégration de cette voie de commerce et de communication primordiale à l'intérieur de la ville est un élément clef de sa formation. Formant l'épine dorsale de la ville, elle marque désormais son histoire.

Les raisons de ce choix stratégique, peuvent être de plusieurs ordres: économique, politique ou bien religieux. Néanmoins la manière dont la ville a été formée autour de cette voie montre qu'il s'agit avant tout d'une volonté de contrôle total de cet axe;et, si cette vocation se modifia au fil de l'histoire, la rue garda un rôle essentiel dans la structure de la ville. La construction de deux palais fatimides de part et d'autre de la "Qasaba" peut être également interprétée comme un signe évident du changement de la fonction de cette voie. Désormais l'entrée et la sortie de la ville sont contrôlées grâce aux deux portes principales (l'une au nord et l'autre au sud) situées directement sur son trajet. On peut même se demander si les caravanes de commerce continuaient alors à emprunter la même route. Ville palatine ou ville militaire, elle n'était apparemment pas, lors de sa création, une ville commerciale: l'ensemble des activités commerciales et artisanales continuaient, semble-t-il, à s'exercer plus au sud, à Fustat.

La première forme de la ville était un rectangle plutôt régulier, entouré par une muraille percée de huit portes [5] , limité à l'est par le désert et des collines, et à l'ouest par le canal (al-Khalig). Elle était découpée en quartiers desservis par des rues transversales démarrant de l'axe principal. Le centre de la ville, contrairement au schéma classique, n'était pas formé autour de la mosquée mais autour des deux palais construits sur l'axe principal, dilaté là en une grande place. Quatre autres places séparaient le grand palais des quartiers qui l'entouraient à l'est et au sud[6].

Peu après sa construction, la ville s' agrandit par l'incorporation de deux quartiers construits alors, au nord et au sud, à l'extérieur de la muraille; celle-ci fut aussitôt déplacée afin d'englober cette extension.

Un important changement survint, au XIIe siècle, avec la chute des Fatimides, la destruction de leurs palais et des grandes institutions. Deux facteurs contribuèrent alors à la transformation de la forme de la ville et à son évolution:

1- L'établissement de la citadelle, édifiée sur les

5.-Deux portes au nord (Bab al-Futuh et Bab al-Nasr), deux à l'est (Bab al-Barqiya et Bab al-Mahruq) , une au sud (Bab Zuwayla) et trois à l'ouest (Bab al-Qantra, Bab al-Faraj et Bab Sa'ada).

6.- Une à rue al-Gamaliya (Rahba Bab al-'Id); une au quartier Qasr al-Shouq (Rahba Qasr al-Shouq); une à l'emplacement de la mosquée al-Huessein (Rahba Khazana al-Bounoud) et une à côté la mosquée al-Azhar (Rahba Gami' al-Azhar, voir, Maqrizi, op.cit., T.I.,p. 362.

7.- La tentative de Salah al-Din d'édifier une enceinte autour de trois villes n'a été réaliser que en partie. En effet, seulement les fortifications nord et est ont été exécutées , celle du sud n'a pas été accomplis tandis que celle du nord n'a jamais existée.

contreforts du Muqattam, comme lieu du pouvoir, ce qui fit perdre à la ville son statut privilégié de résidence des souverains.

2- La construction d'une fortification[7] regroupant à l'intérieur les trois villes existantes: Fustat, al-Qatai' et al-Qahira.

Les conséquences de ces changements apparurent encore plus intensément un siècle plus tard avec le retrait du Nil vers l'ouest et l'important essor économique du port du Bulaq. Au XIIIe siècle, la ville était en pleine croissance au nord, au sud et à l'ouest. Les mamelouks, grands cavaliers et bâtisseurs, construisirent et réorganisèrent la ville, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur. La ville impériale et aristocratique de jadis, fut ouverte à la population et devint peu à peu une ville grouillante d'activités où commerce et artisanat s' installèrent, lui donnant ainsi l'image qu'elle garda tout au long de son histoire.

Dans un premier temps, la ville subit une forte densification qui se concrétisa par des constructions sur l'emplacement des bâtiments détruits, en récupérant les matériaux sur place(maçonneries et soubassements).L'ensemble des importantes *madrasa* fut ainsi édifié à l'emplacement de la place entre les deux palais et sur le site du petit palais ouest, et tout une série de demeures princières, de*wakala* et de mosquées, sur les sites du grand palais, les lieux des grandes institutions, les jardins et les placettes.

Cette réorganisation de la ville fut menée en même temps que la restructuration des extensions de la ville, dont les formes furent de plus en plus liées à l'important essor économique du pays. D'une part, les activités commerciales et artisanales florissantes de la ville entraînèrent des échanges à une grande échelle avec le port de Bulaq, devenu le premier port du pays et un lieu d'activités très intenses [8]. Les conséquences sur la ville furent immédiates: on assista à une croissance de la ville vers l'ouest, dans la direction du port, essentiellement autour de deux routes. D'autre part, la considérable activité liée à la fabrication d'armes, de poudres et d'accessoires pour les chevaux, installée au pied de la citadelle, provoqua la transformation d'un ancien cimetière[9] en un important quartier. Il se développa en direction de la ville et finit par se confondre avec l'ancien faubourg sud, formant ainsi une agglomération continue entre la citadelle et la ville.

Par ailleurs, si le recul du Nil vers l'ouest fit gagner du terrain, ces terrains n'étaient pas entièrement stabilisés. Ils étaient d'une part inondables et submergés d'eau lors de la crue et

8-Voir, Hanna, N., *An Urbain History of Bûlâq in the Mamlouk and Ottoman Periods,* La Caire, 1983.

9- Ce cimetière, qui se trouvait à l'extérieur de Bab Zuwayla, a été établi par Salih Talai' Dernier Vizr fatimide, en 1160, lors de la réfection de la mosquée qui porte on nom; Maqrizi, op-cit, T.II., p. 110.

couverts de vergers et de jardins le reste de l'année, et d'autre part ils contenaient plusieurs dépressions formant des étangs, souvent alimentés en eau par un système de canaux ouverts pendant la période des basses eaux. Ces terrains devinrent un lieu de villégiature où les étangs constituaient le support d'un important établissement de maisons et résidences de plaisance[10].

L'image de la ville à la fin du XVIIIe siècle est illustrée par la carte de la Description. La ville a une forme rectangulaire englobant une urbanisation continue allant de la limite est de la ville, qui n'a pas bougé, jusqu'à la limite ouest d'Azbakiyya; et de l'enceinte nord où l'ancien faubourg s'accroît autour des voies principales et du canal jusqu'aux limites naturelles formées par les collines Zeinhum au sud du quartier Ibn Tulun. Cette étendue est entrecoupée par des zones non urbanisées formées par une série de jardins et d'étangs dont les plus importants sont l'étang al-Fil au sud-ouest de la ville, et l'étang Azbakiyya à l'extrémité nord-ouest. Toutefois, pour des raisons inconnues, ce plan qui est d'une précision extrême, n'indique pas l'importante croissance urbaine qui s'est développée entre la ville et le port autour de deux chemins de Bulaq et dont parlent aussi bien les historiens de l'époque mamelouke que ceux de l'époque ottomane11 Ce n'est qu'au milieu du XIXe siècle que la forme de la ville commence à changer avec l'avènement de la ville moderne et la création de la ville d'Isma'il, actuel centre ville, sur les terrains situées entre Azbakiyya et le Nil.

La "ville ancienne" se présente aujourd'hui comme une étendue au tissu serré, dense, irrigué par très peu de voies continues et par plusieurs réseaux d'impasses de différents types. Située à l'Est du Nil au pied de la chaîne des collines d'al-Muqattam, elle est traversée par une longue voie qui serpente dans le tissu orienté légèrement nord/est - sud/ouest et par une autre voie large qui était auparavant un canal. Entre cette dernière et le jardin Azbakiyya apparaît une zone de la ville où se confrontent tissu ancien et opérations d'aménagements récents dont la forme est plus ou moins régulière. A l'ouest du jardin apparaît la ville du XIXe entrecoupée, dans quelques endroits au nord et au sud, par le reste du tissu ancien.

10-Raymond,A., *Grandes villes*, p. 196-197.

11-Voir J-Cl Garcin, "Habitat médiéval et histoire urbaine", dans *Palais et maisons du Caire*, T.I, p.165; A.Raymond, "Le Caire sous les ottomans", dans *Palais et maisons du Caire*, T.II, pp.59 et 66-69.

école nationale supérieure
d'architecture de versailles
centre de documentation
5, av. de Sceaux - BP 674
78006 Versailles cedex
tél. 33 (0)1 39 07 40 02 fax 33 (0)1 39 07 40 04

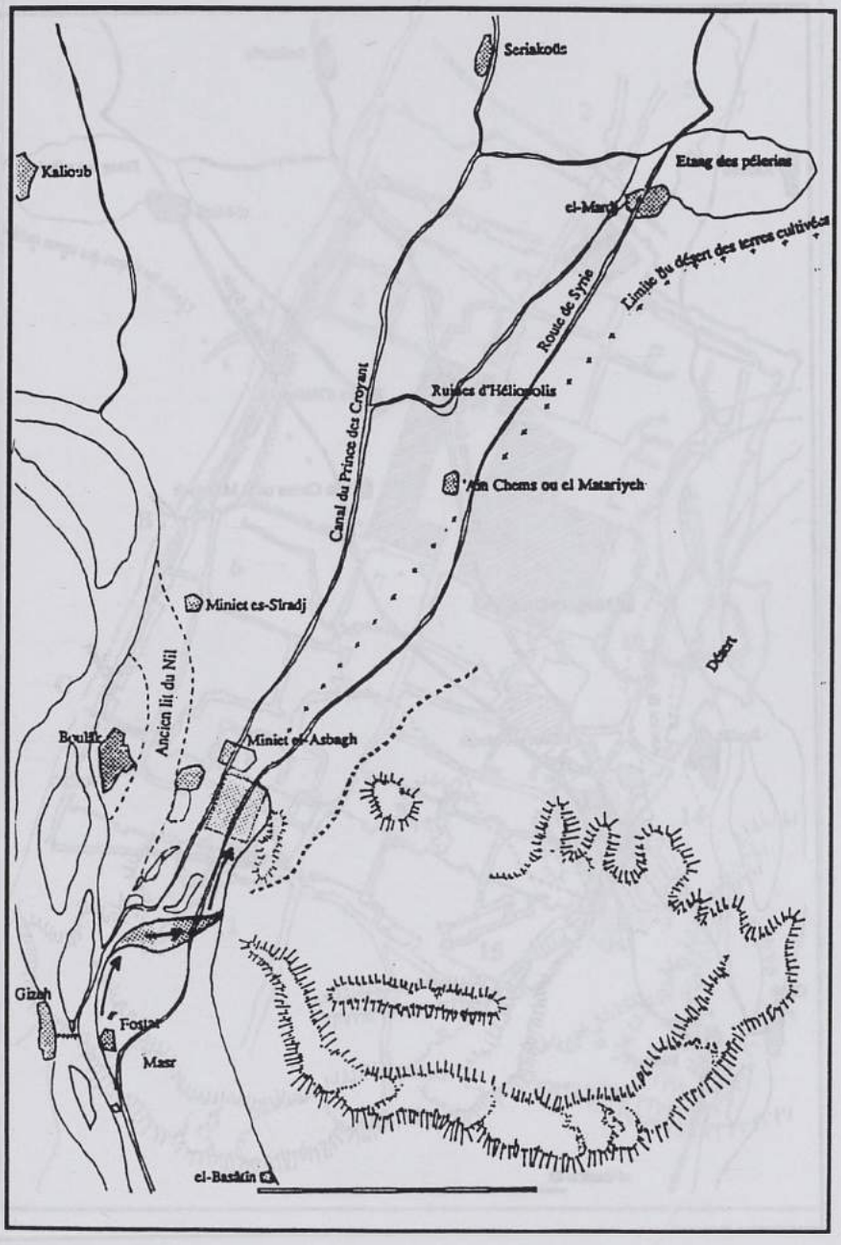


FIG 9: Déplacement des villes: al-'Askar; al-Qatai'; al-Qahira; d'après P.Ravaisse. Ech. app.: 1/76920°.

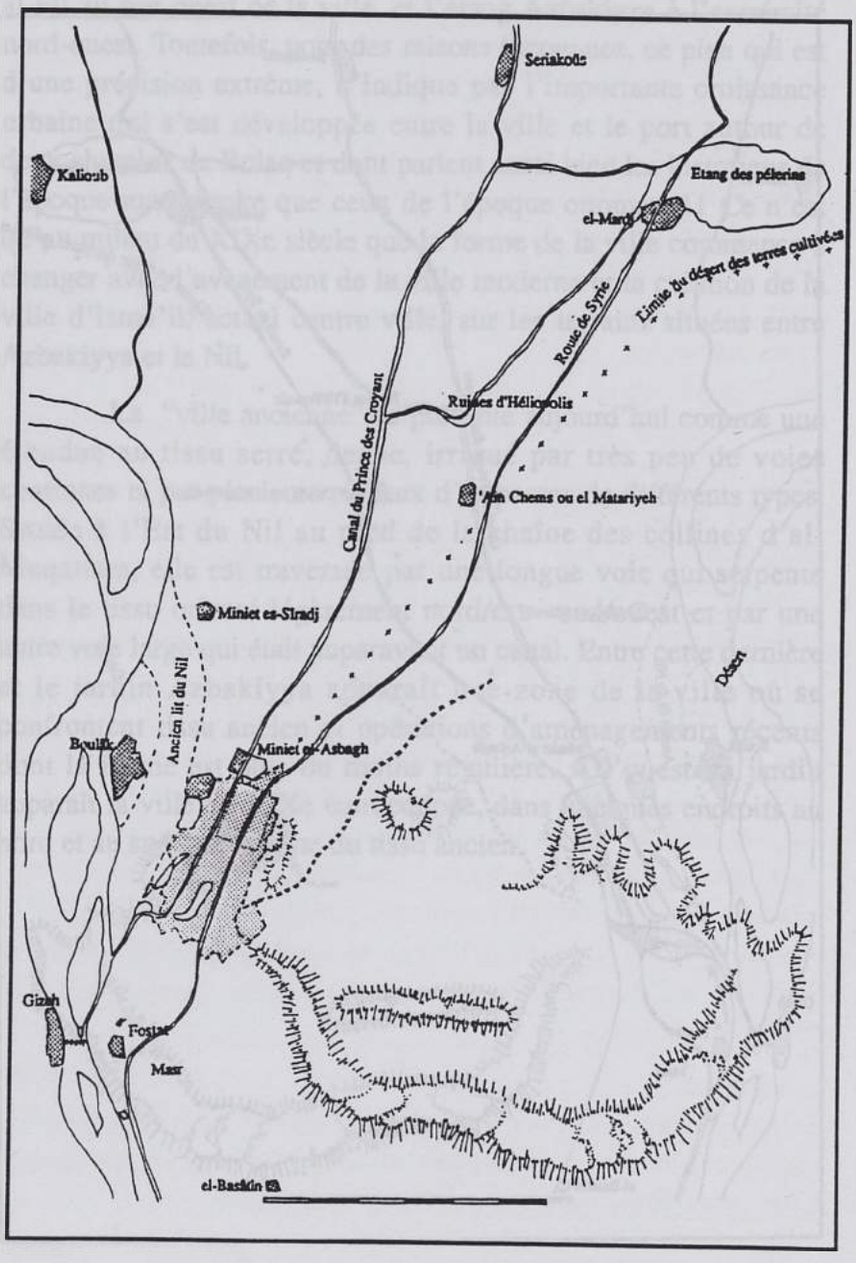


FIG 10: Plaine de Fustat vers l'an 358 de l'Hégire (969 ap. J.C.); d'après P.Ravaisse.Ech. app.:1/76920°.

..... Limites de la ville fatimide.
____ Limites de la ville mamelouke.

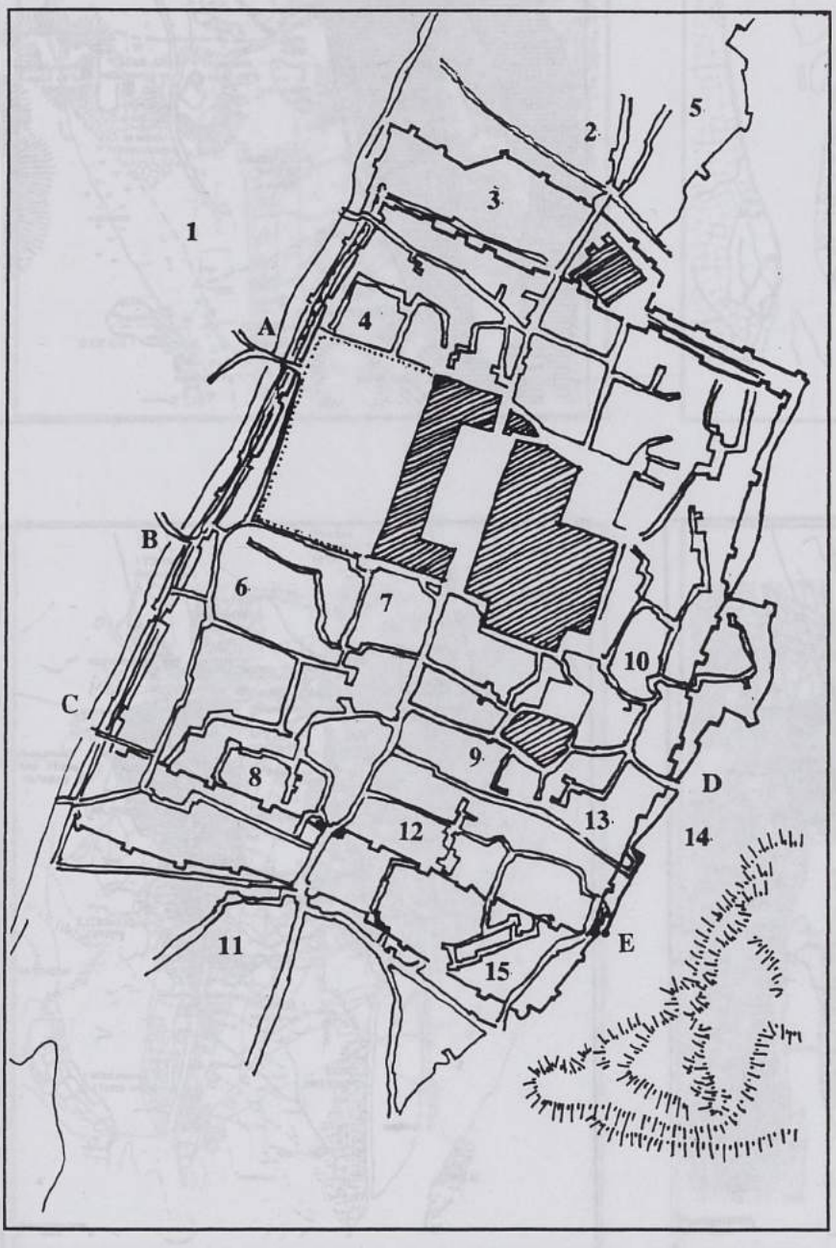
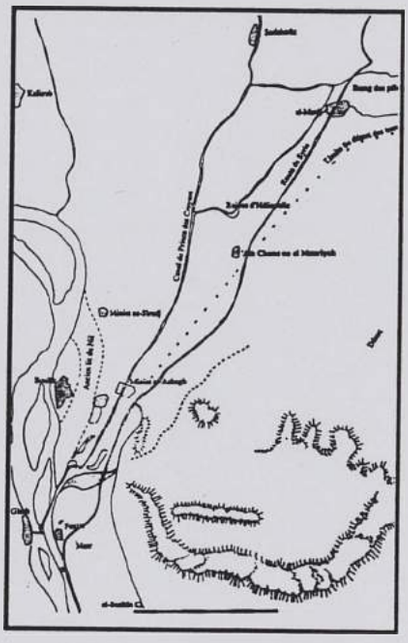


FIG 11: Ville fatimide, d'après P.Ravaisse. Ech. app.: 1/15340°.

1. Canton de el-Maqs.
2. Harat el-Huseïniyeh.
3.Harat el-Reihaniyeh.
4. Harat el-Farhiyeh.
5. Harat Meïmouniyeh.
6. Harat el-Waziriyeh.
7. Harat el-Oumra.
8- Harat el-Zouaïleh.
9-Harat el-Atrak.
10-.Harat el-Barkïyeh.
11- Harat el-Masamidah;
12- Harat el-Rum es-Sofla.
13- Harat Kitama
14- Harat al-Batiliyeh..
15- Harat el-Yaminïyeh.
A- Bab el-Kantarah.
B- Bab el-Faradj.
C- Bab Sa'adah.
D- Bab el-Barkïeh..



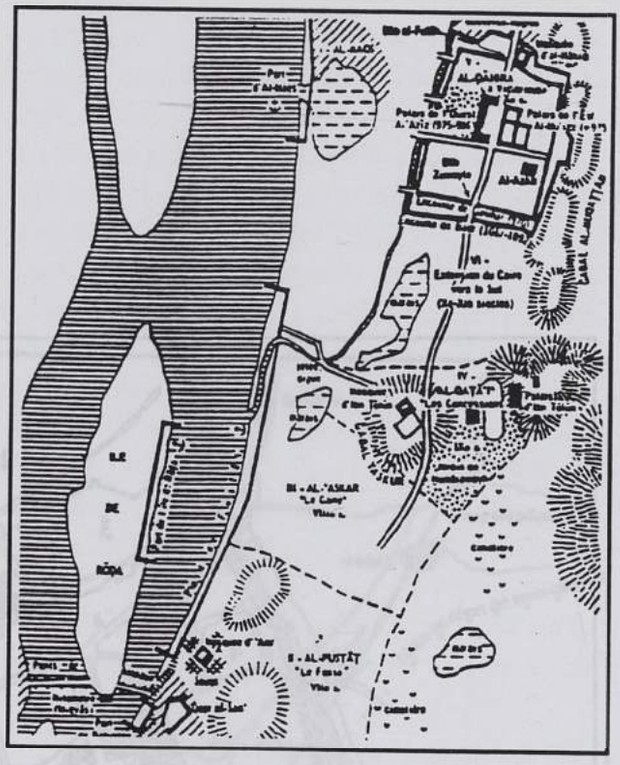
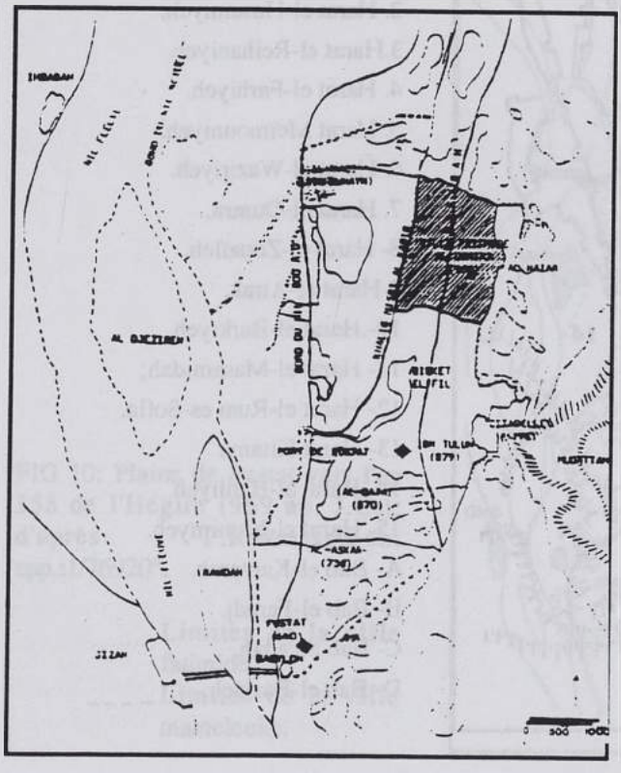
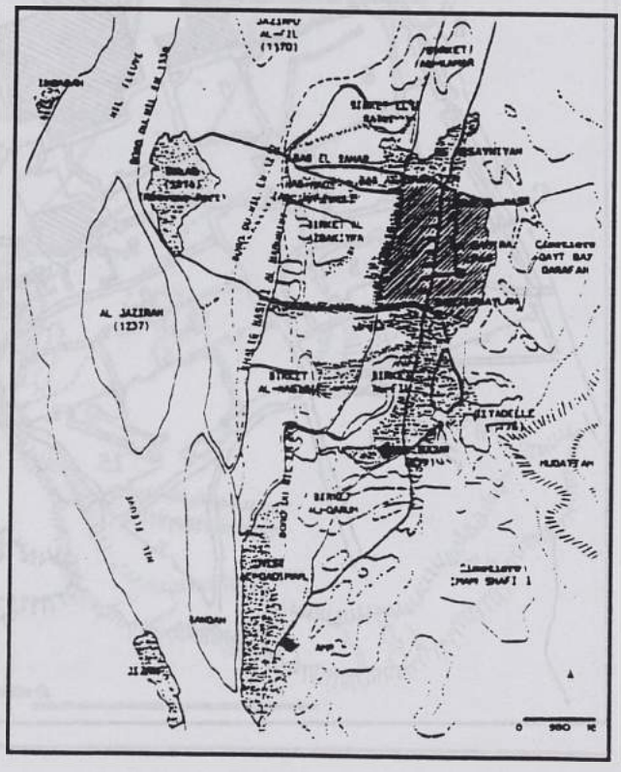
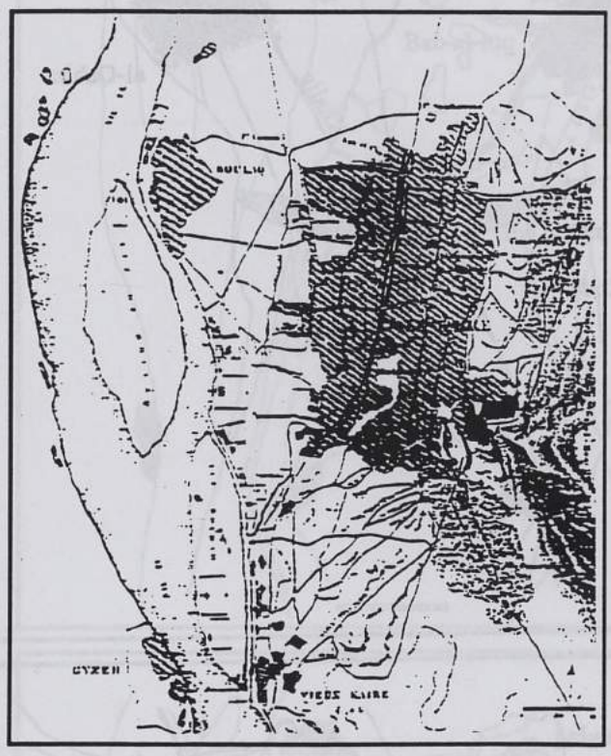
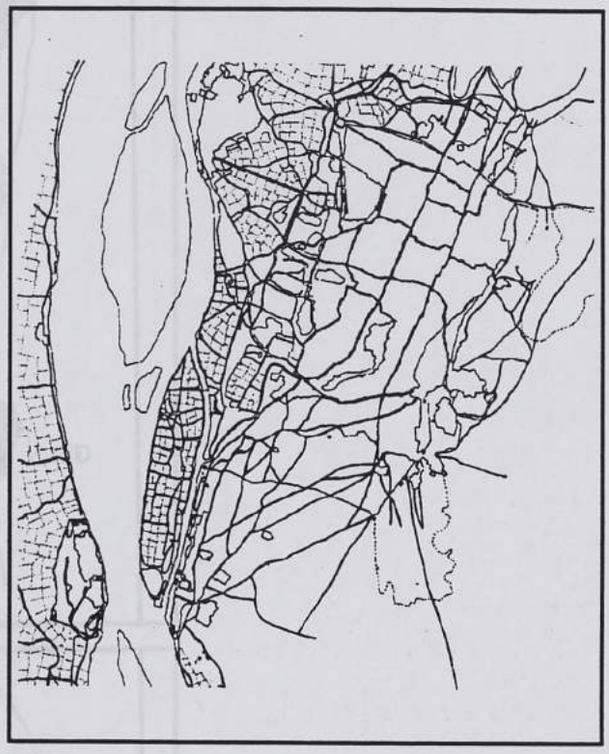


FIG 12 à 19: Evolution de la ville du IX° au XX° siècle.
Fig. 13 à15 d'après Aline Hétreau, *Azbakiyya.*

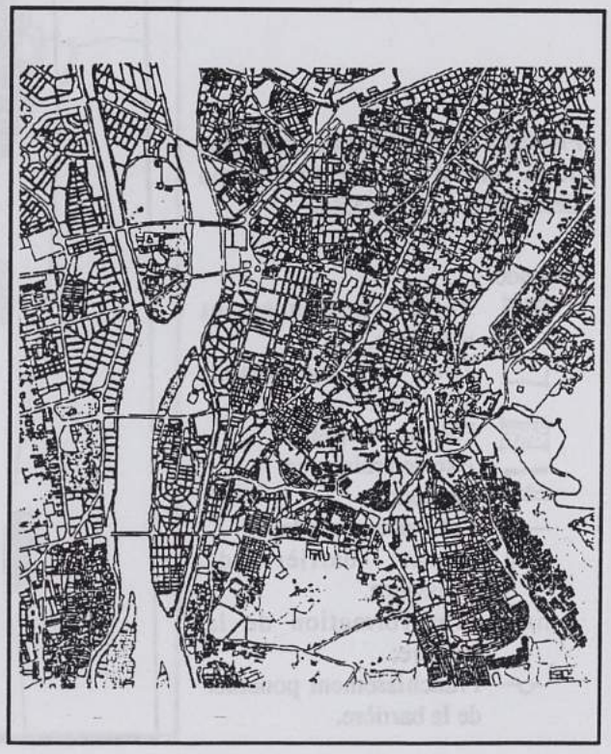


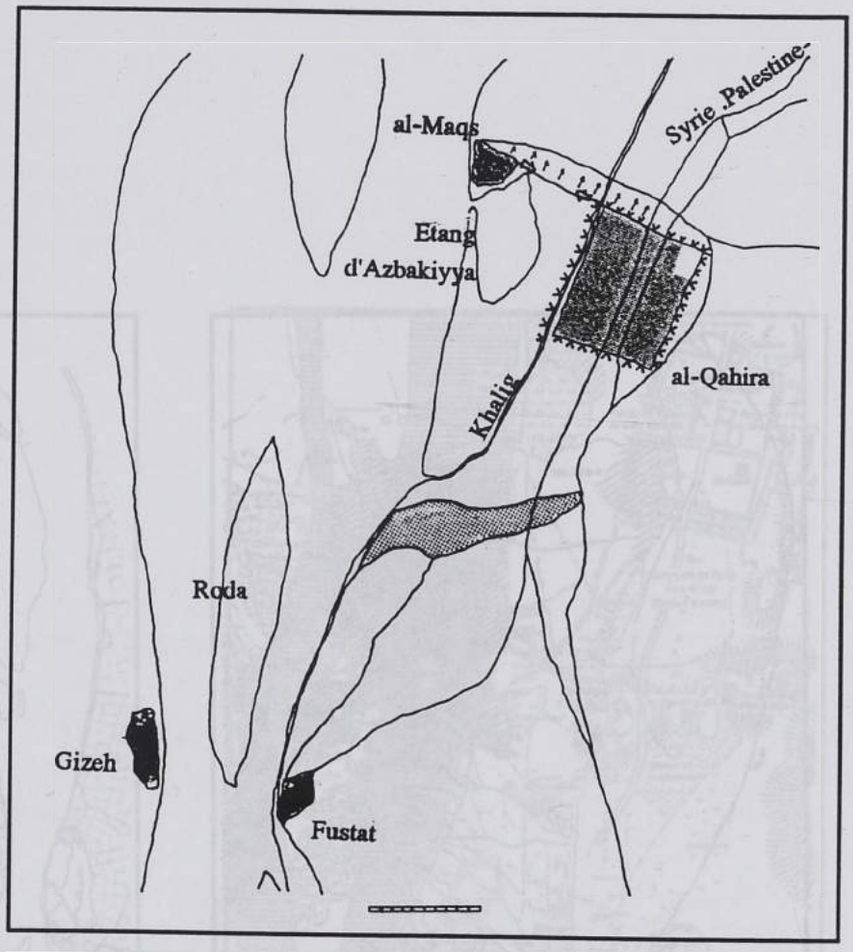



BOULAQ
GIZEH
VIEUX CAIRE









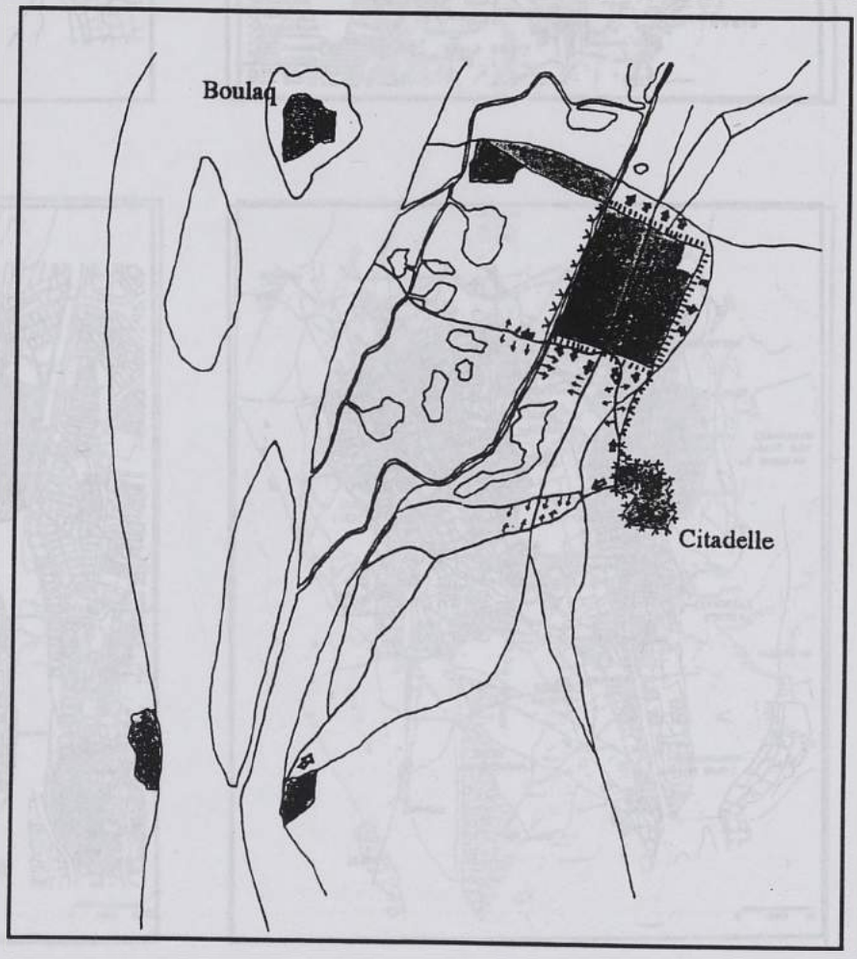
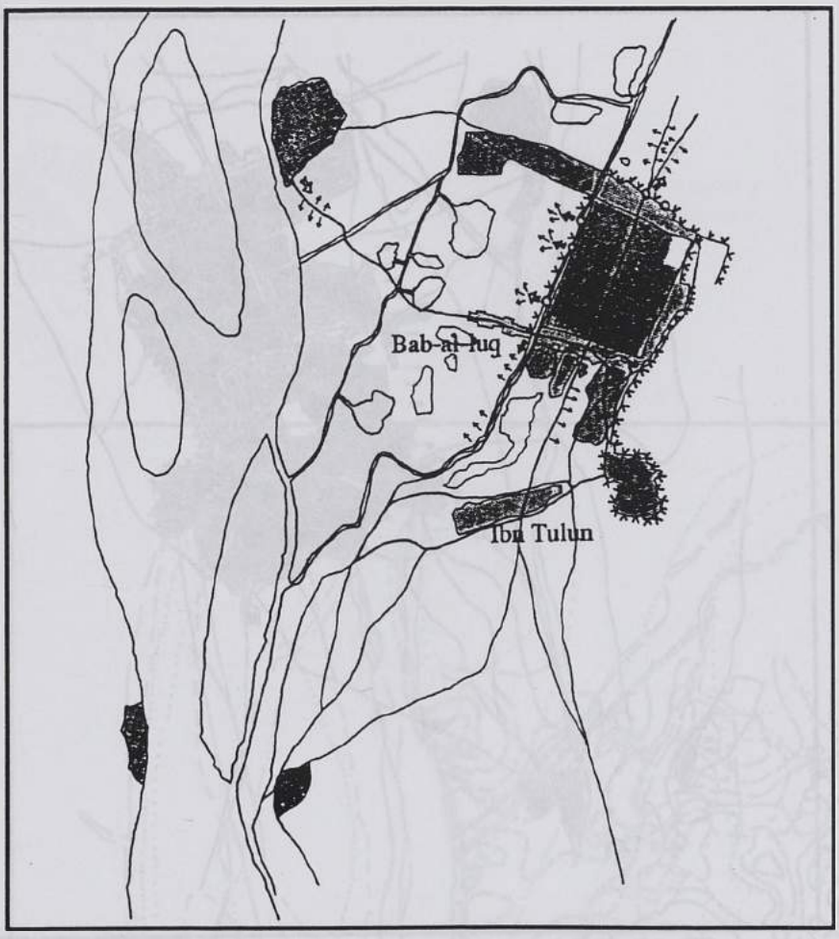
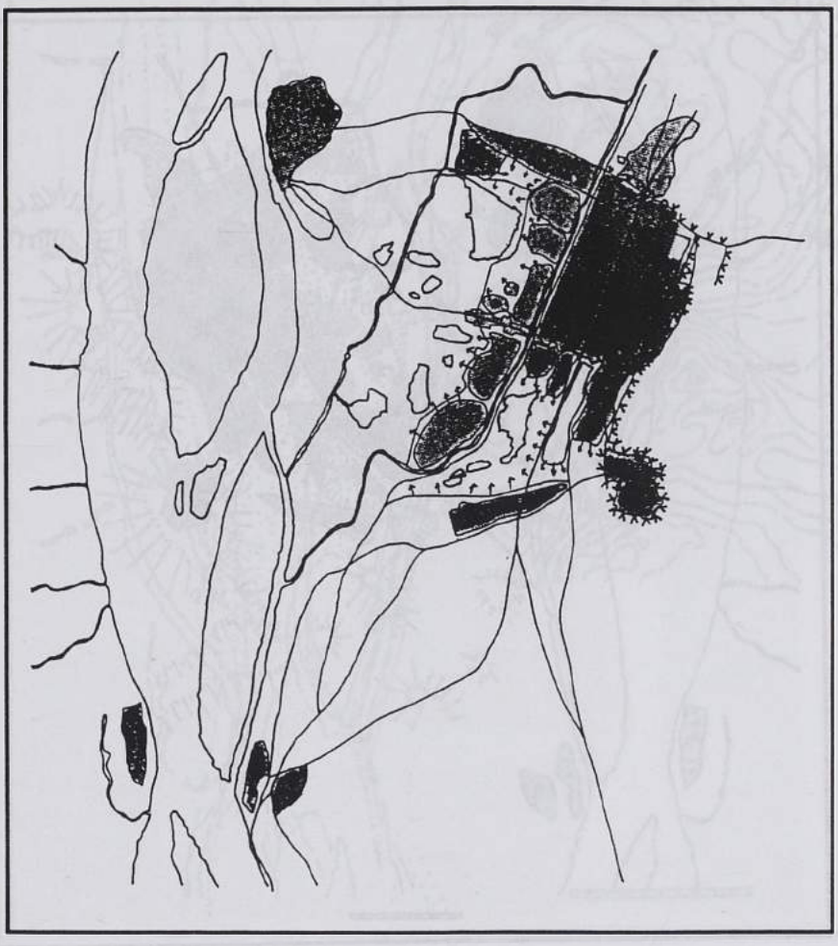


FIG 20 à 24: Schémas de croissance de la ville du Xème au XXème siècle. Ech. app.: 1/63500°.

Légende:

- Zone anciennement urbanisée.
- Zone nouvellement urbanisée.
- Pôle de croissance.
- Axe de croissance
- Extension.
- Extension secondaire.
- Limite; barrière de croissance.
- Transformation de la barrière;
- Franchissement ponctuel de la barrière.


Bab al-Luq
Ibn Tulun



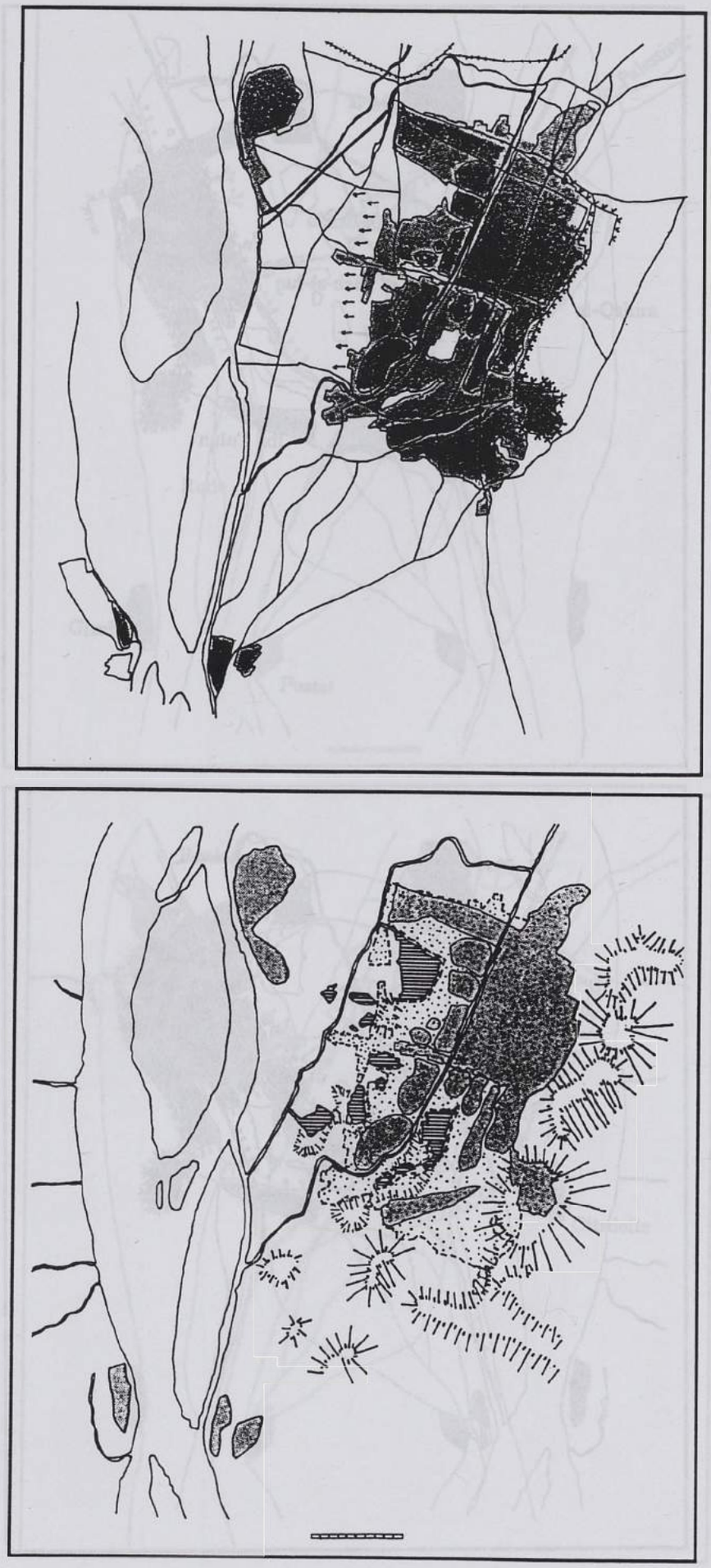
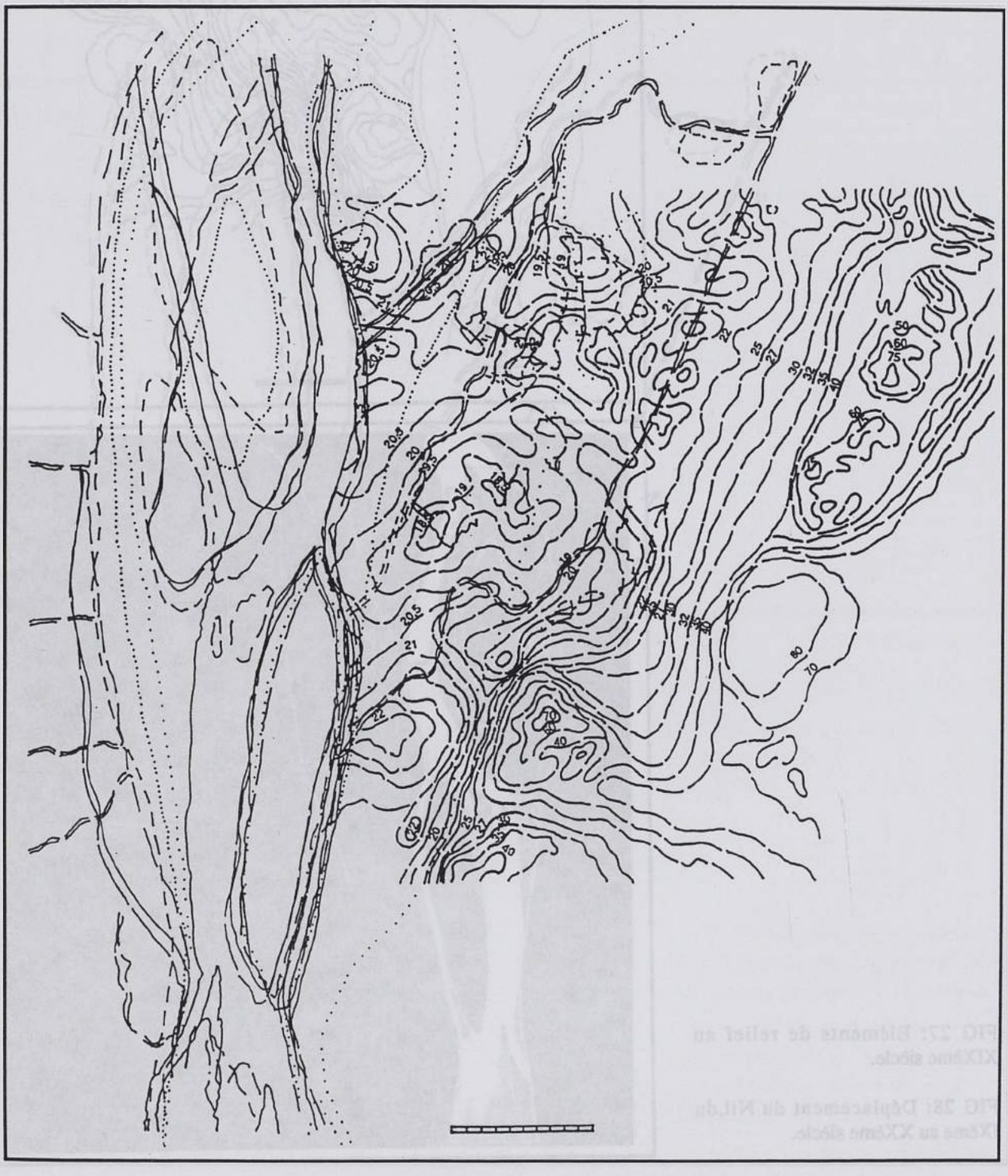
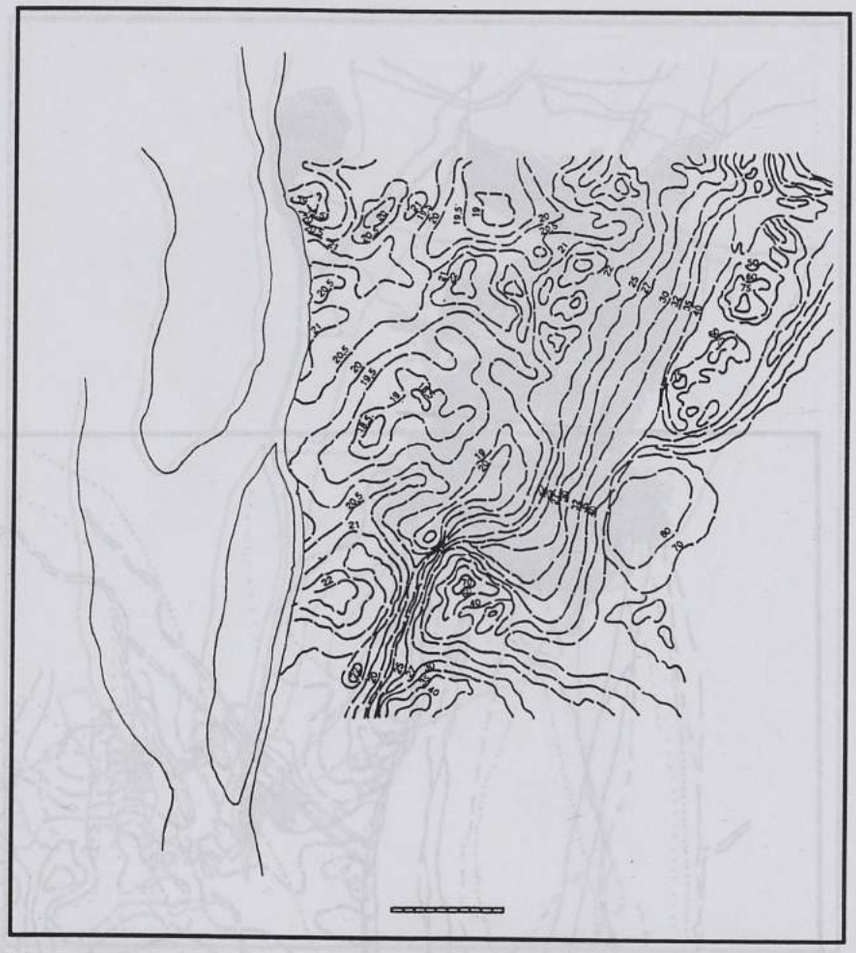


FIG 25: Forme de la ville par rapport aux éléments topographiques.

Urbanisation au XVIIIème siècle.
Urbanisation en 1810.
Etangs.
Collines

Fig 26: Eléments topographiques: éléments de relief et déplacement du Nil.





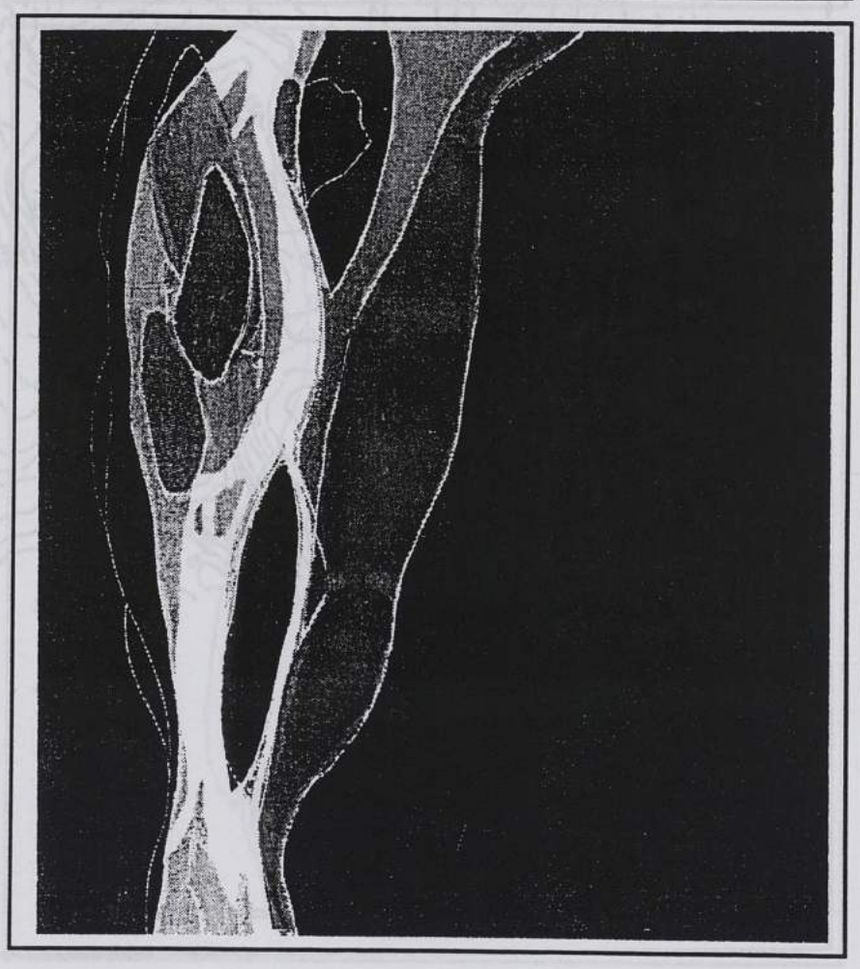


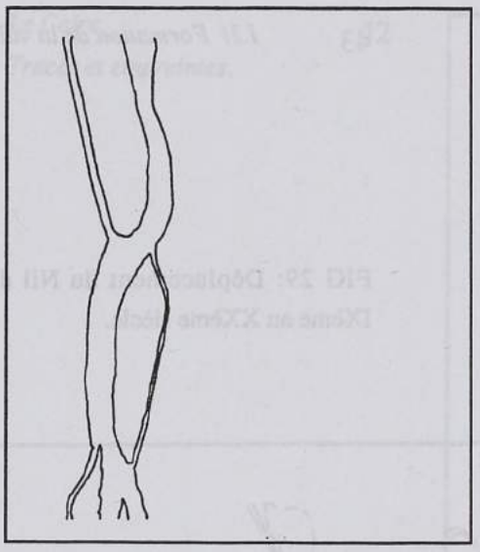
FIG 27: Eléments de relief au XIXème siècle.

FIG 28: Déplacement du Nil.du IXème au XXème siècle.

..... 800.
..... début du XIVe siècle.
---- milieu du XVe siècle.
—-- 1810
—— 1858
—— 1985.

FIG 29: Déplacement du Nil du IXème au XXème siècle.

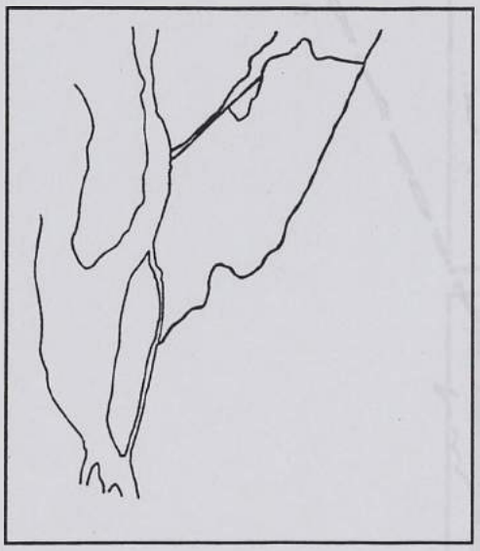




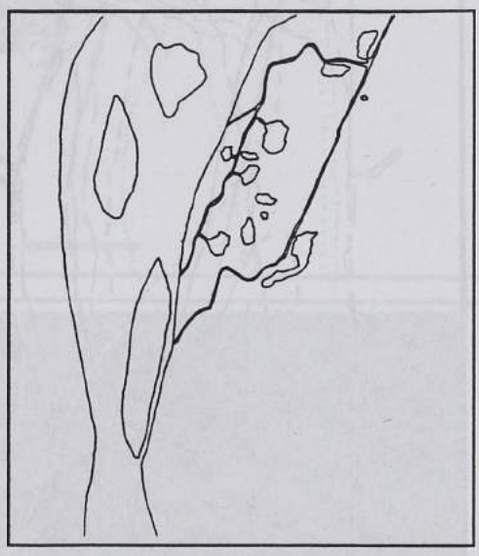
1985



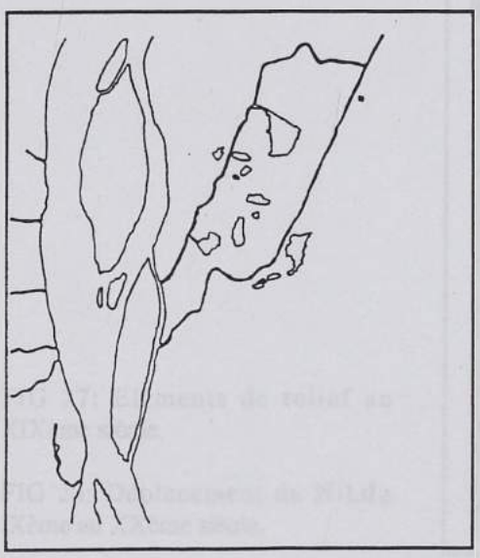
Milieu du XVème siècle.



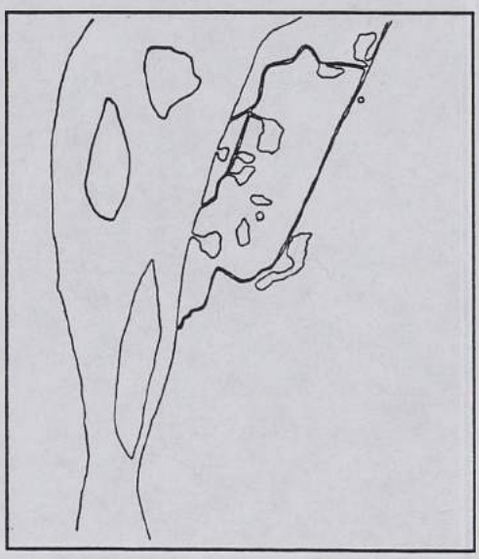
1858



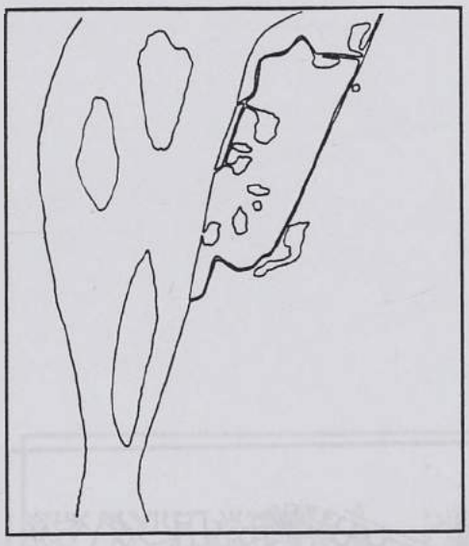
Début du XIVème siècle.



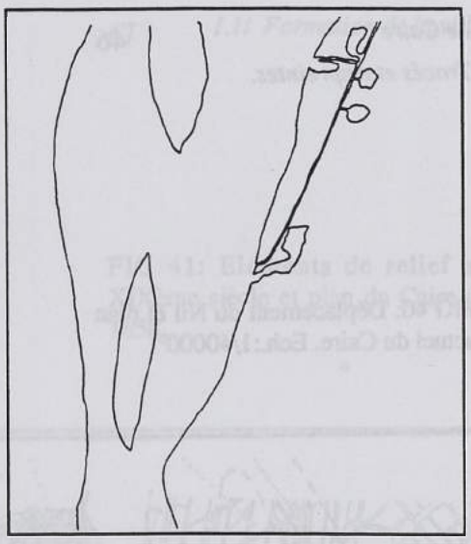
1810



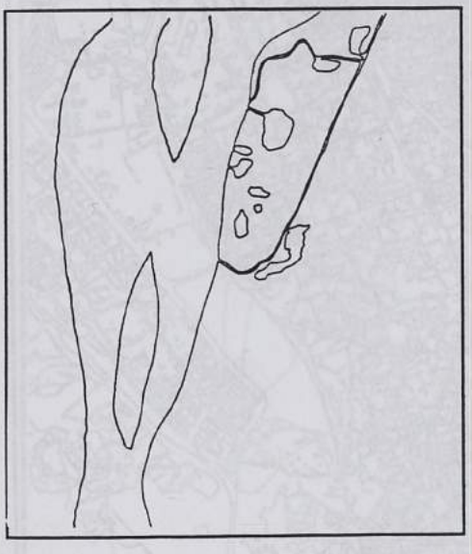
XIIIème siècle?



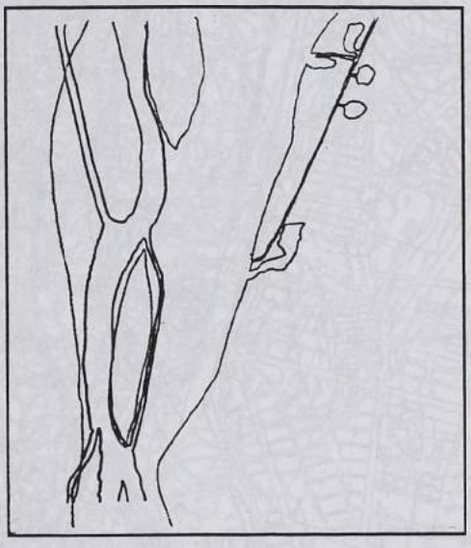
XIIème siècle?



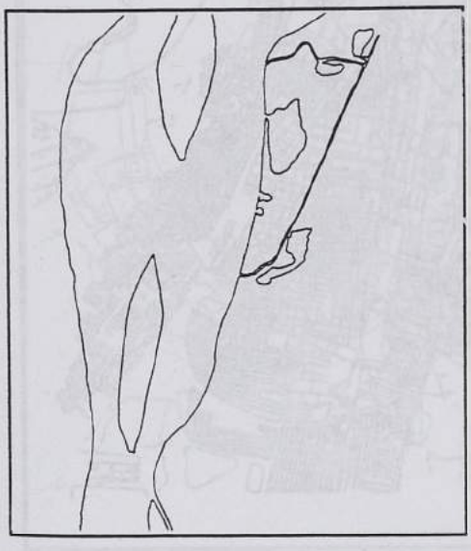
VIIème siècle?



XIème siècle?



1985 / VIIème siècle



Xème siècle

FIG 30 à 39: Déplacement du Nil du VII ème au XXème siècle. Hypothèse montrant les rapports entre le déplacement des berges du Nil, et les tracés des canaux -points de dérivation, direction-.et des étangs. Ech. app.:111 195°.

FIG 40: Déplacement du Nil et plan actuel du Caire. Ech.:1/40000°.

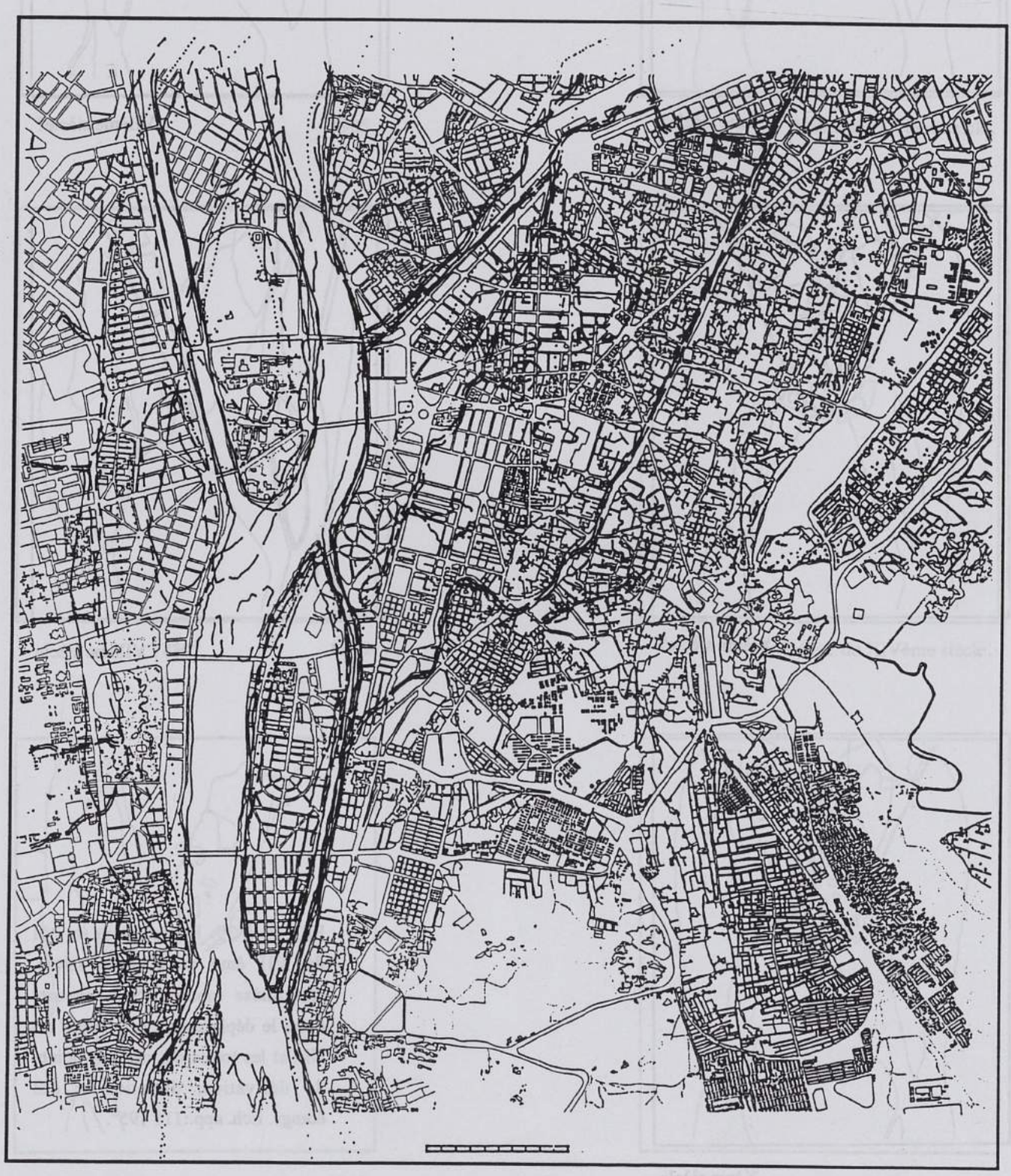
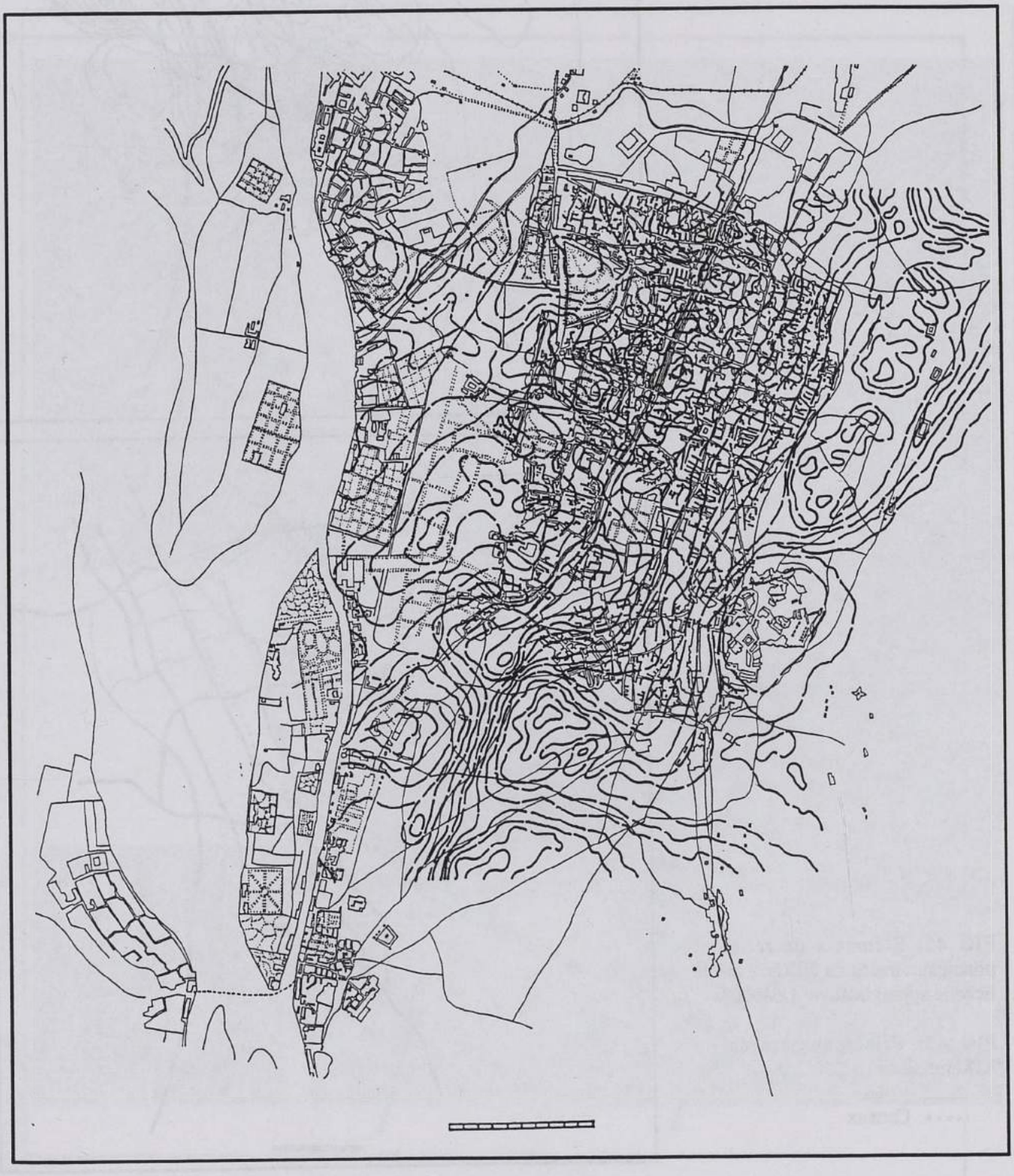
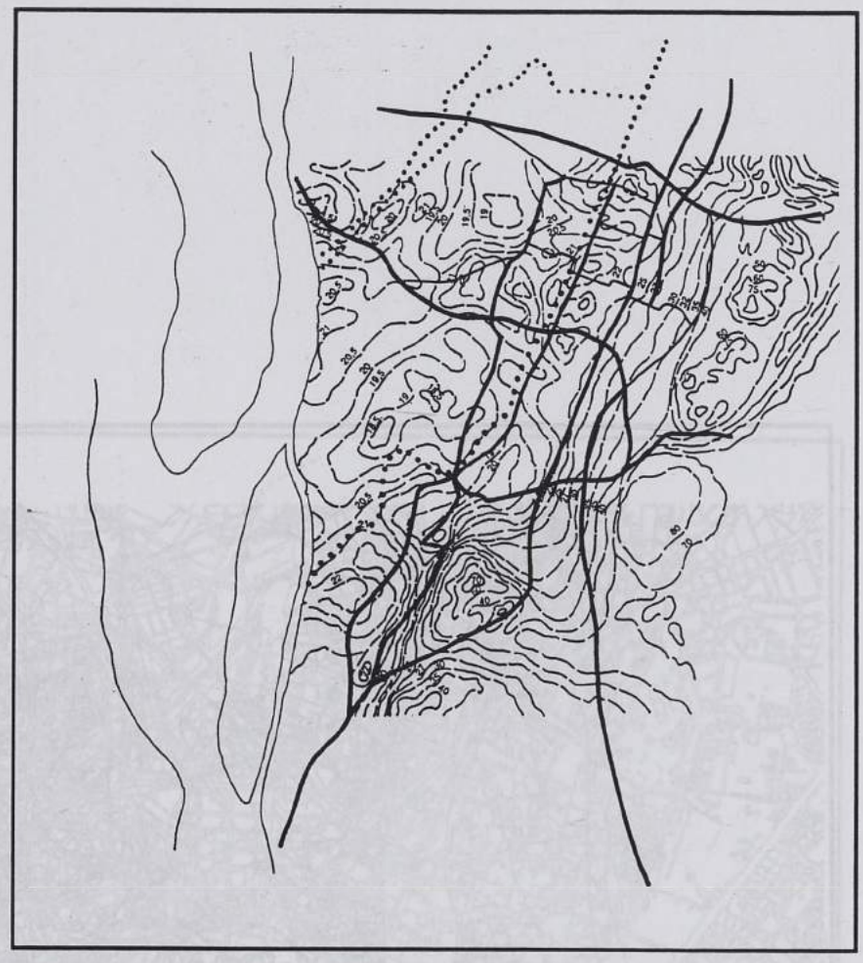


FIG 41: Eléments de relief au XIXème siècle et plan du Caire de 1858.





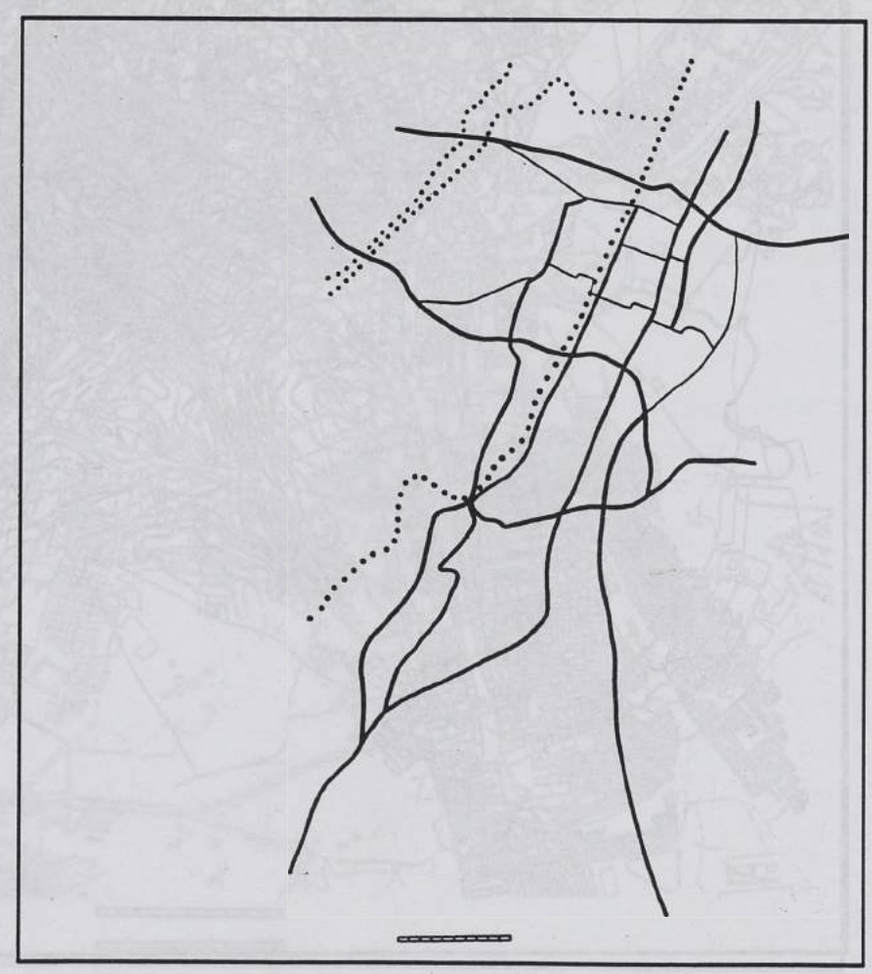
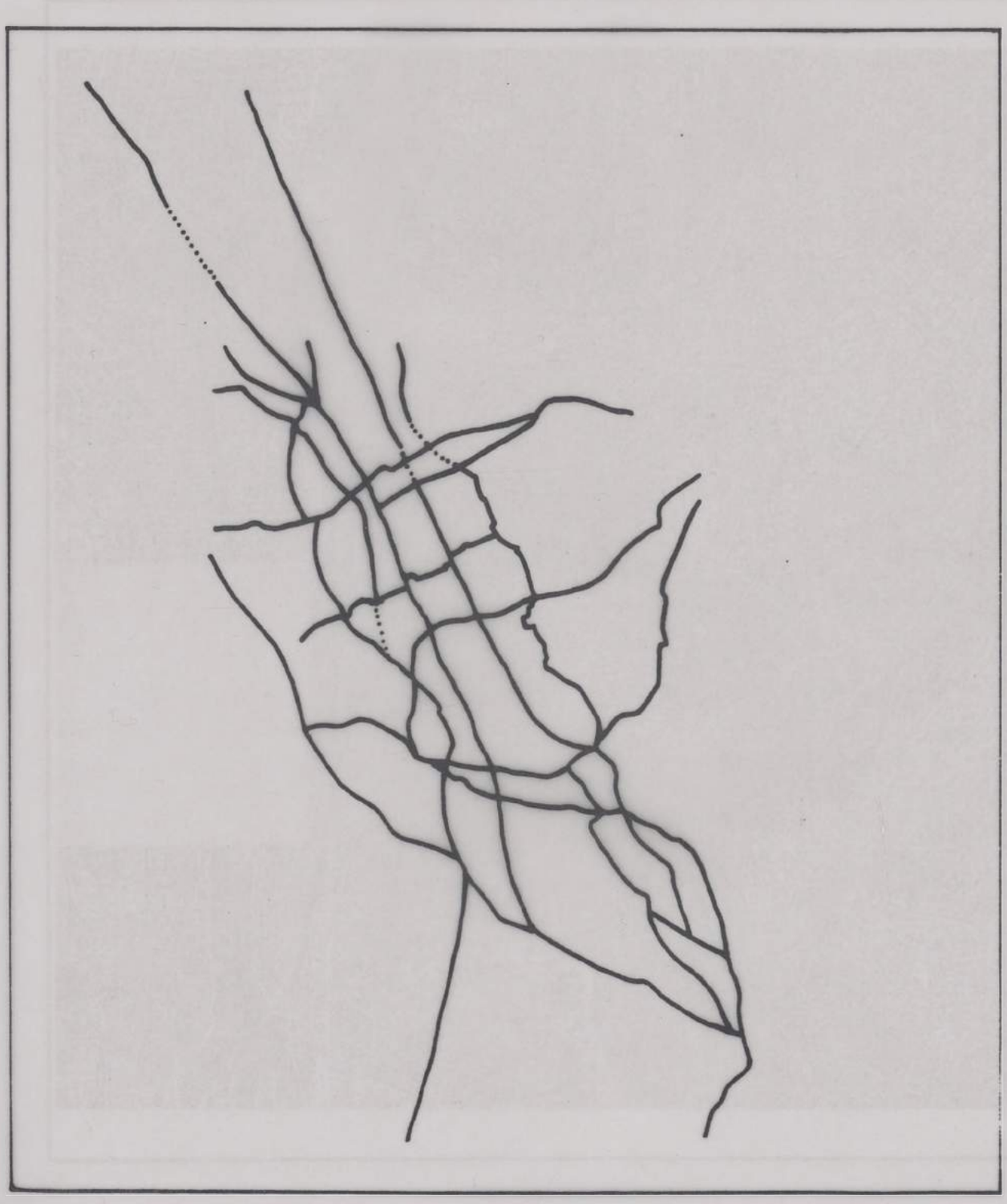
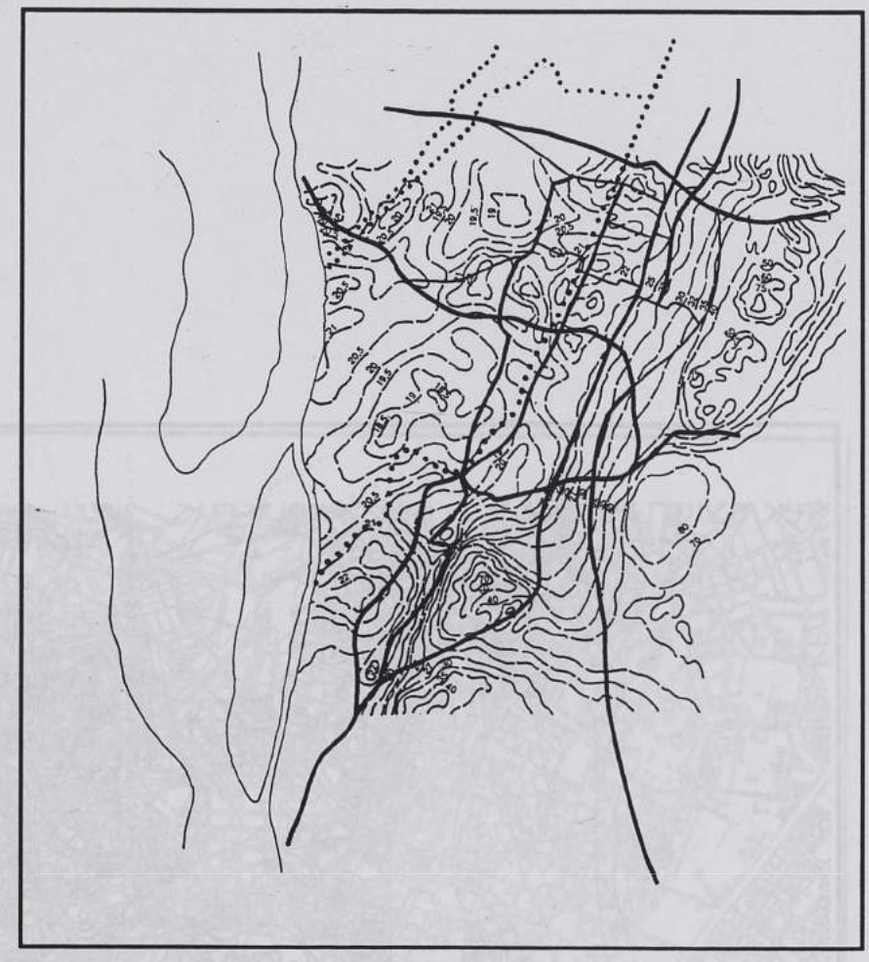


FIG 42: Eléments de relief et principaux tracés du XIXème siècle Echelle approximative: 1/64000°.

FIG 43: Principaux tracés du XIXème siècle.
—— Voies
····· Canaux





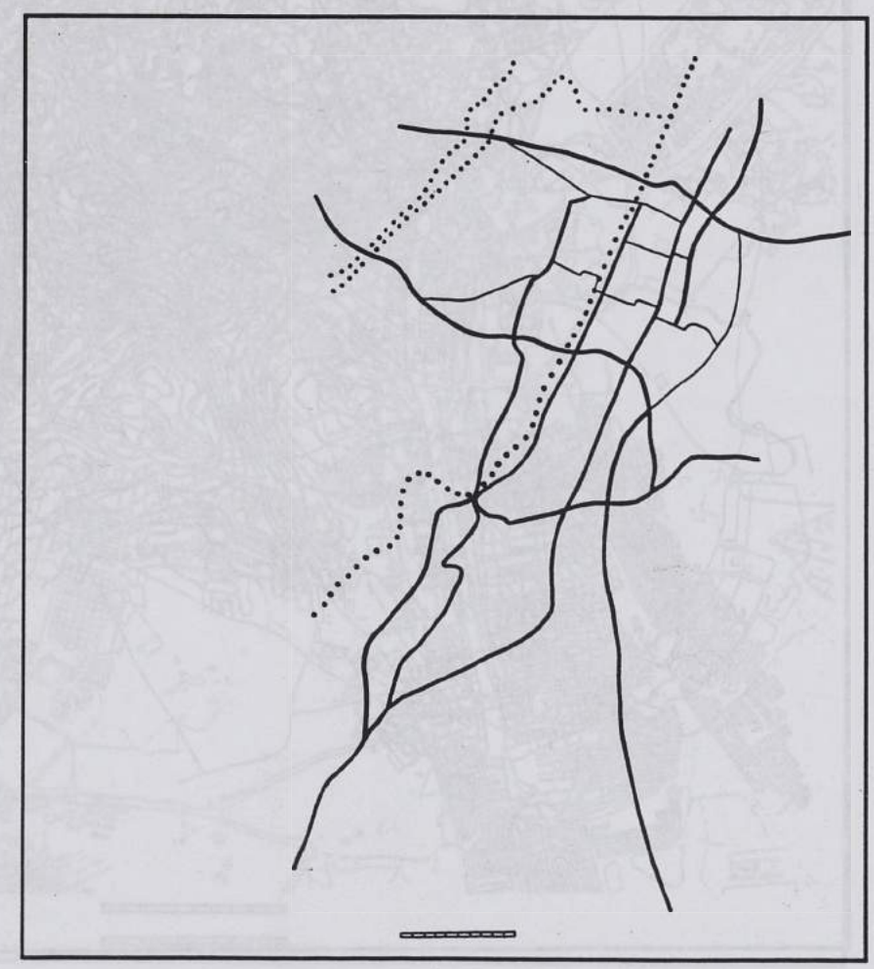
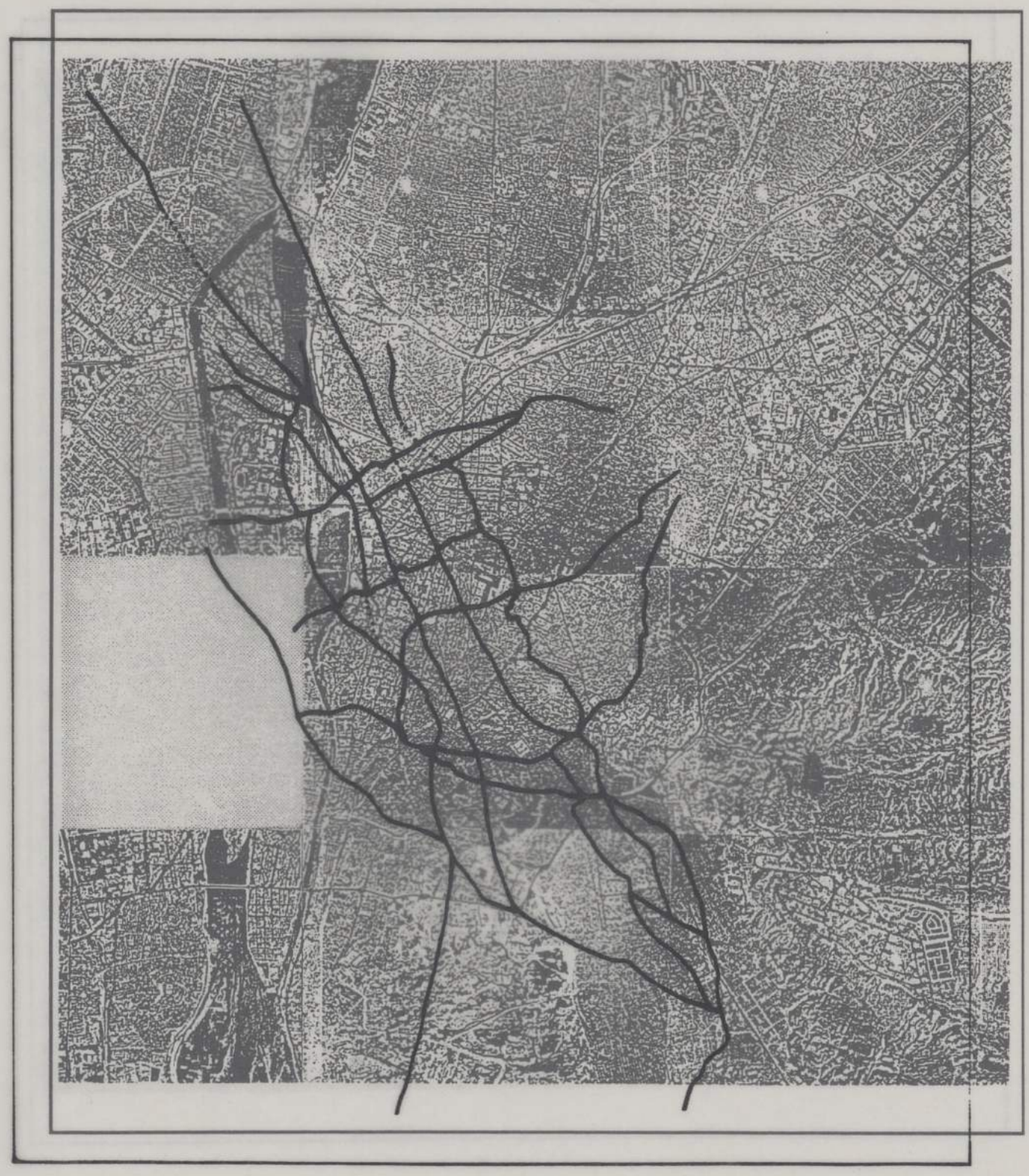


FIG 42: Eléments de relief et principaux tracés du XIXème siècle Echelle approximative: 1/64000°.

FIG 43: Principaux tracés du XIXème siècle.
—— Voies
····· Canaux

FIG 44: Permanence des tracés: principaux tracés du XIXème siècle sur une photo aérienne actuelle. ech approximative:1/52600°.



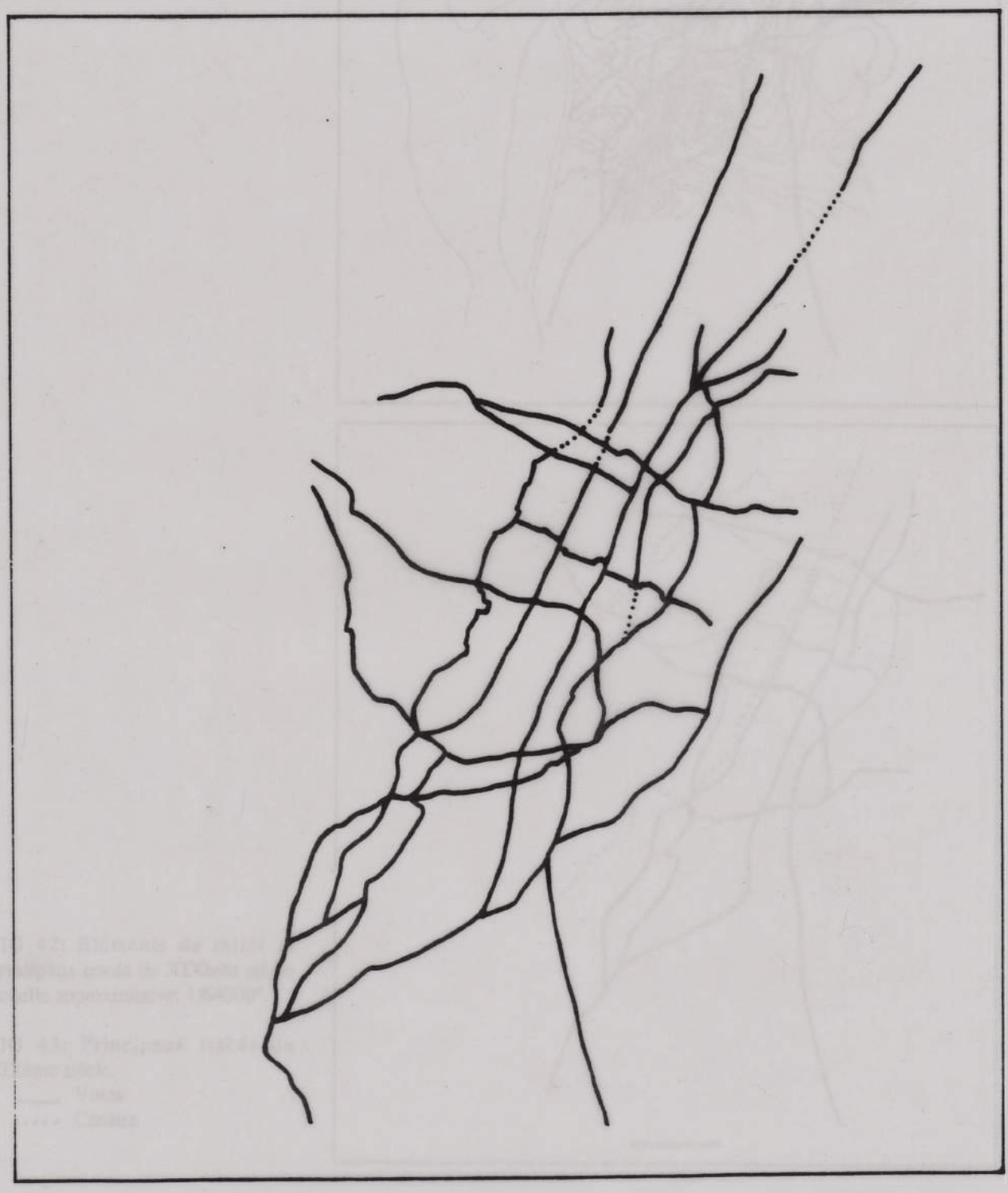


FIG 44: Permanence des tracés: principaux tracés du XIXème siècle sur une photo aérienne actuelle. ech approximative: 1/52600°.

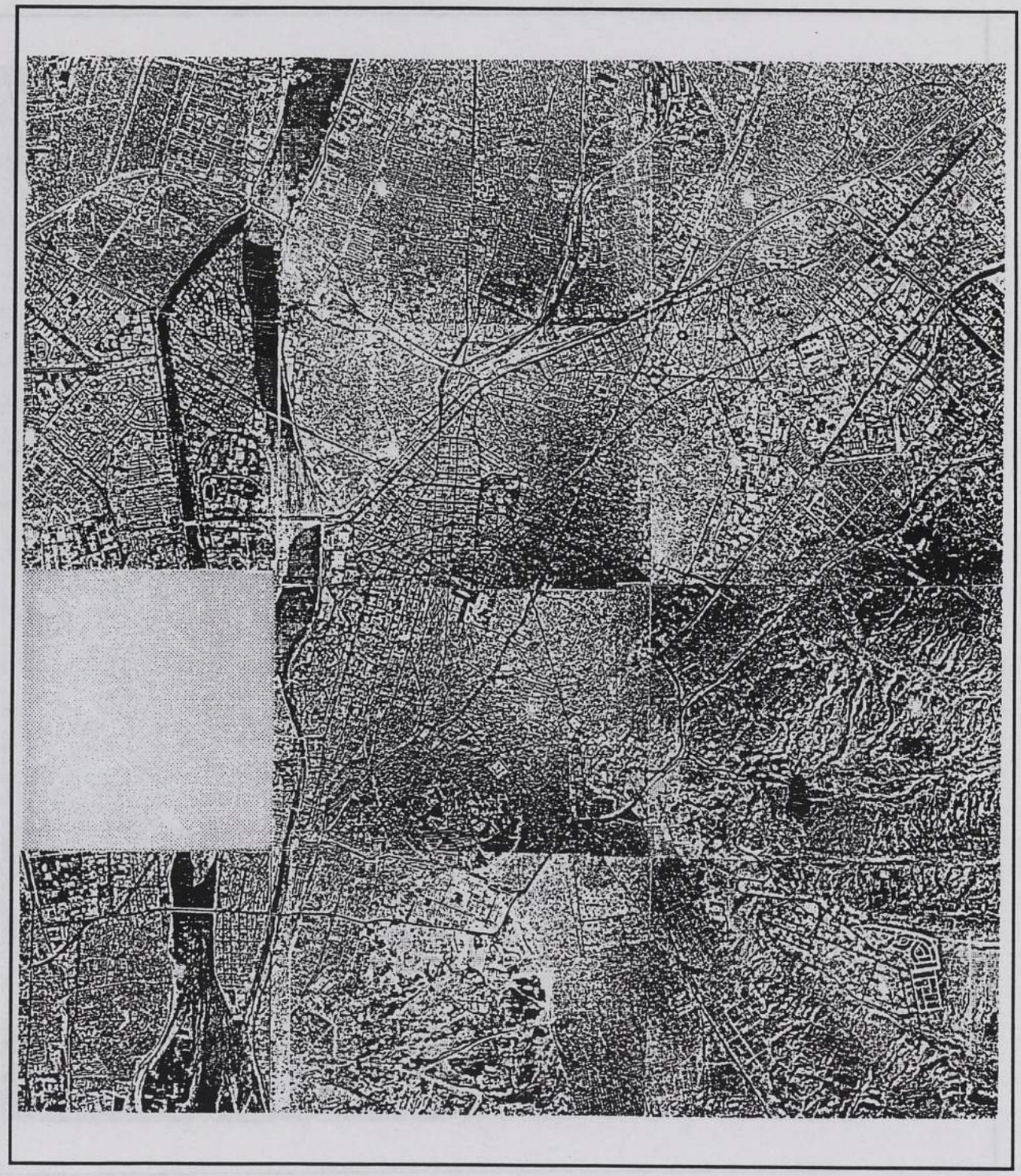


FIG 45: Principaux tracés routiers et ferroviaires actuels sur une photo aérienne actuelle.

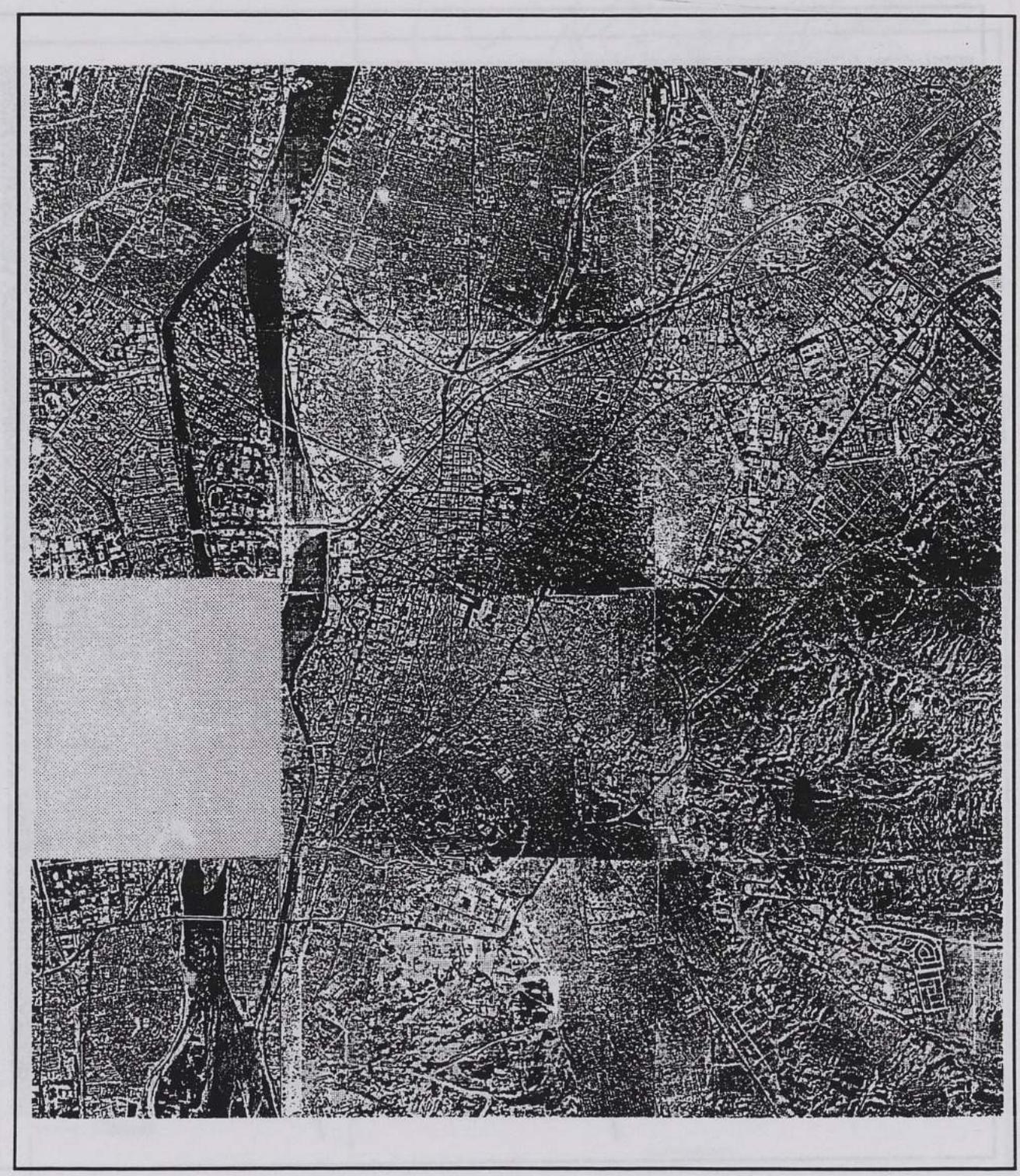
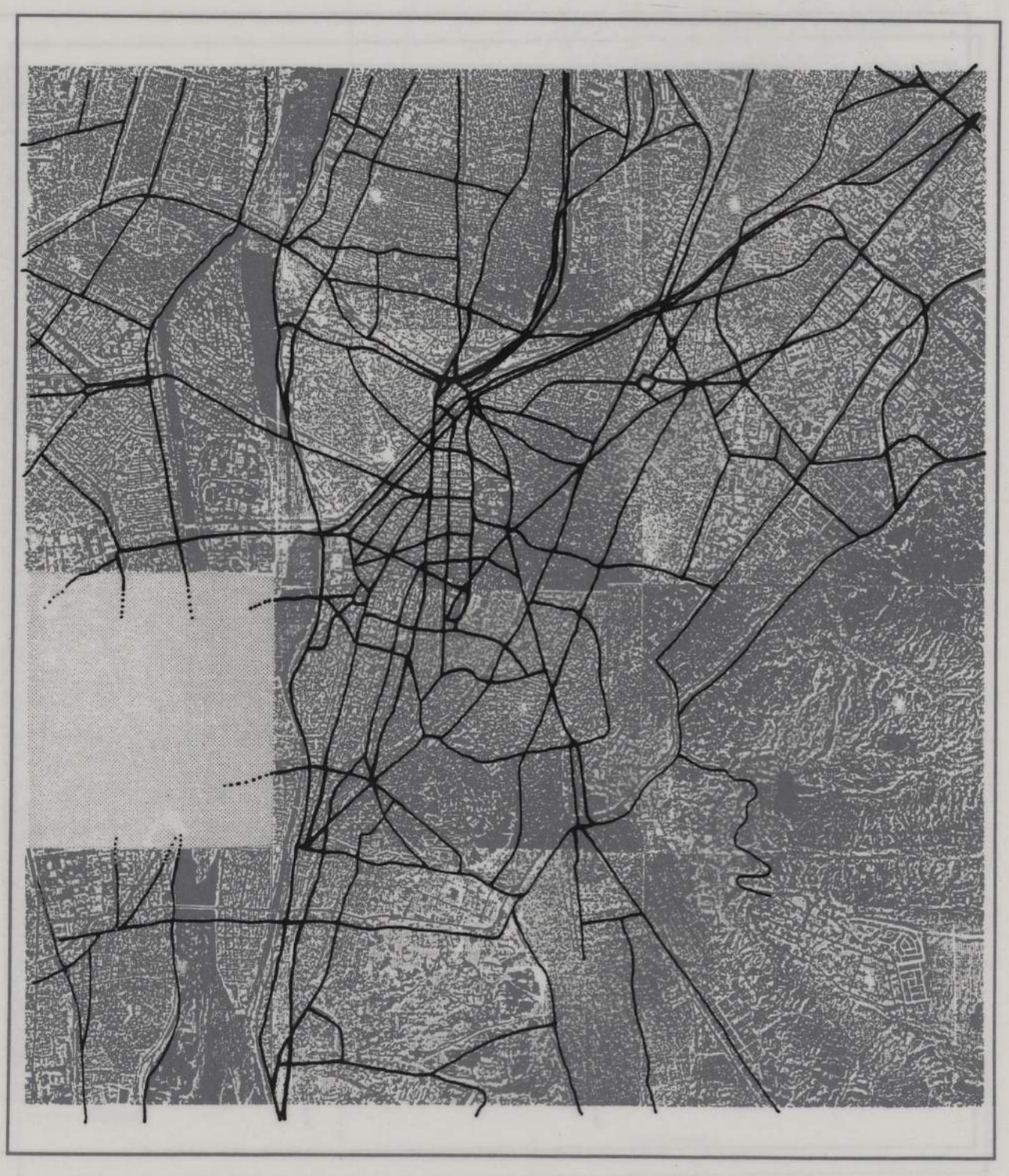




FIG 45: Principaux tracés routiers et ferroviaires actuels sur une photo aérienne actuelle.



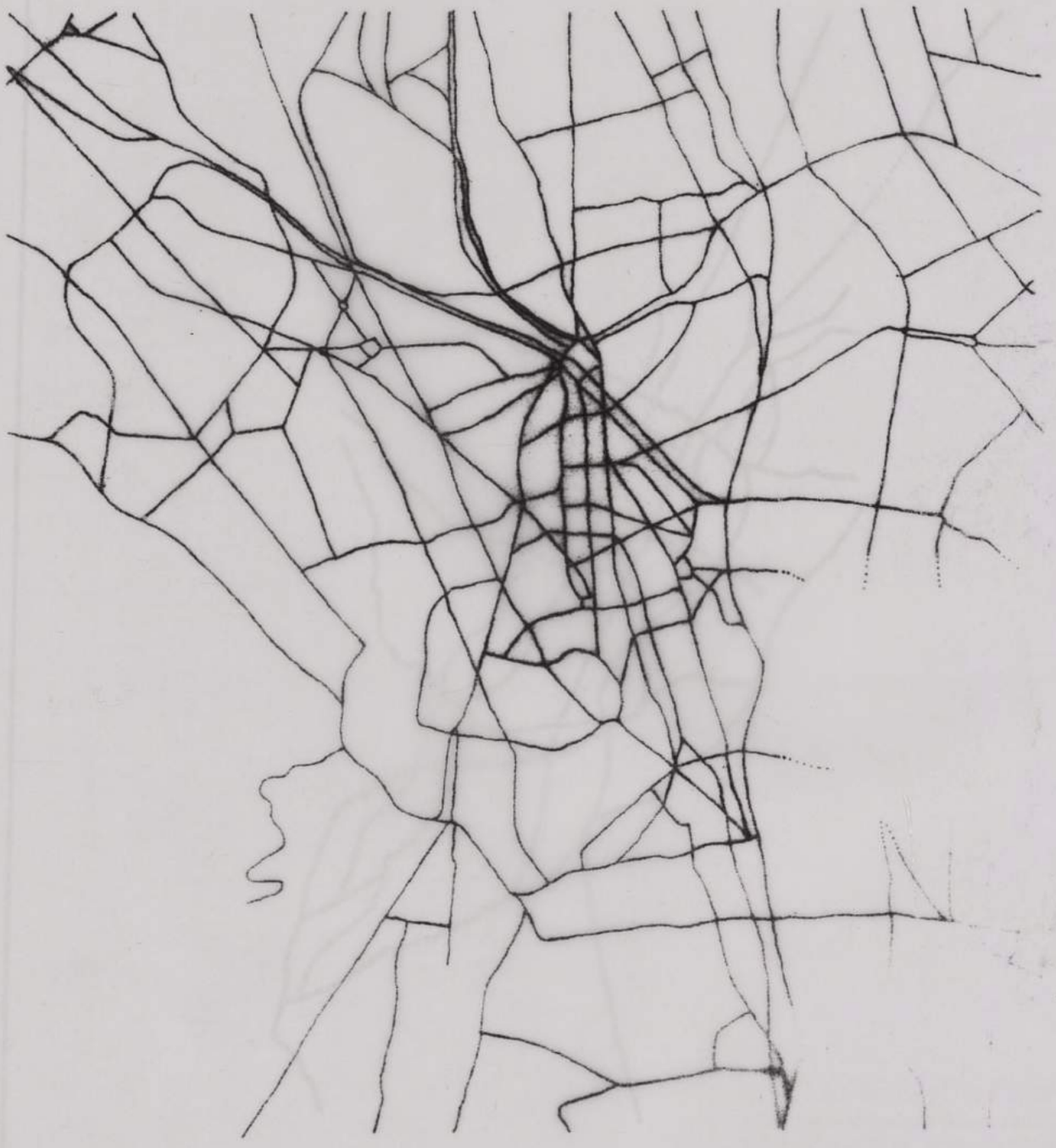


FIG 45: Principaux tracés routiers et ferroviaires actuels sur une photo aérienne actuelle.

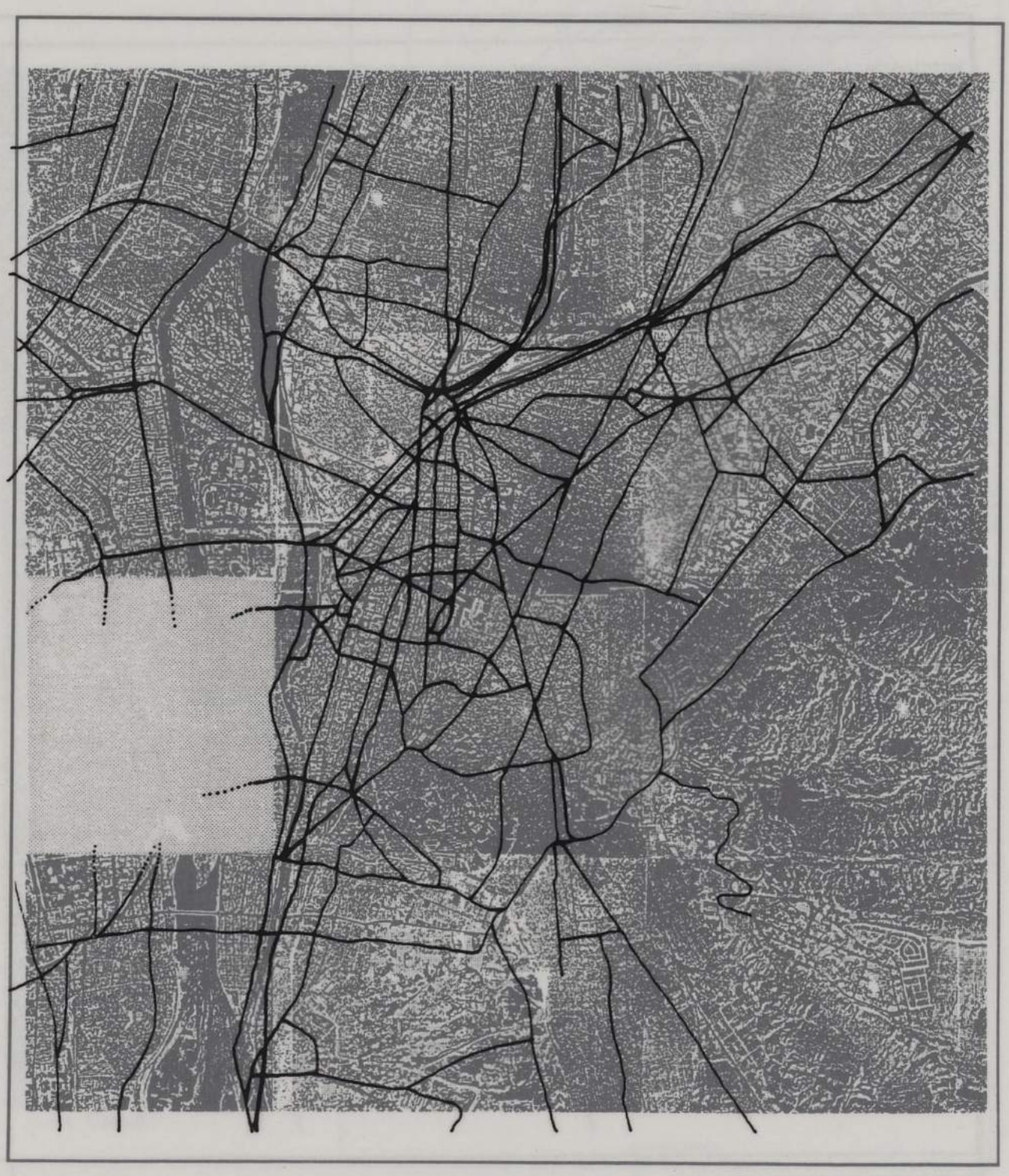
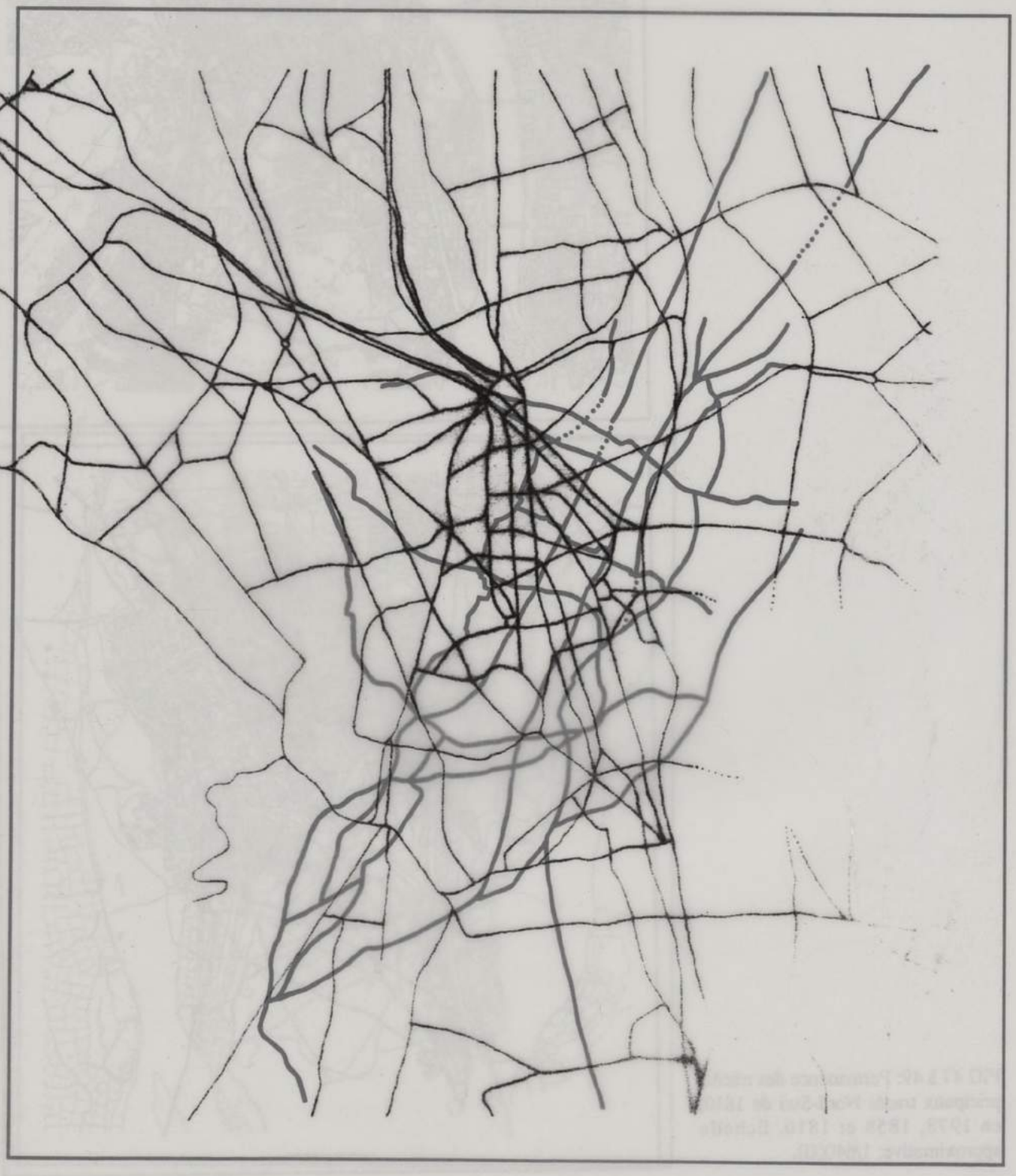
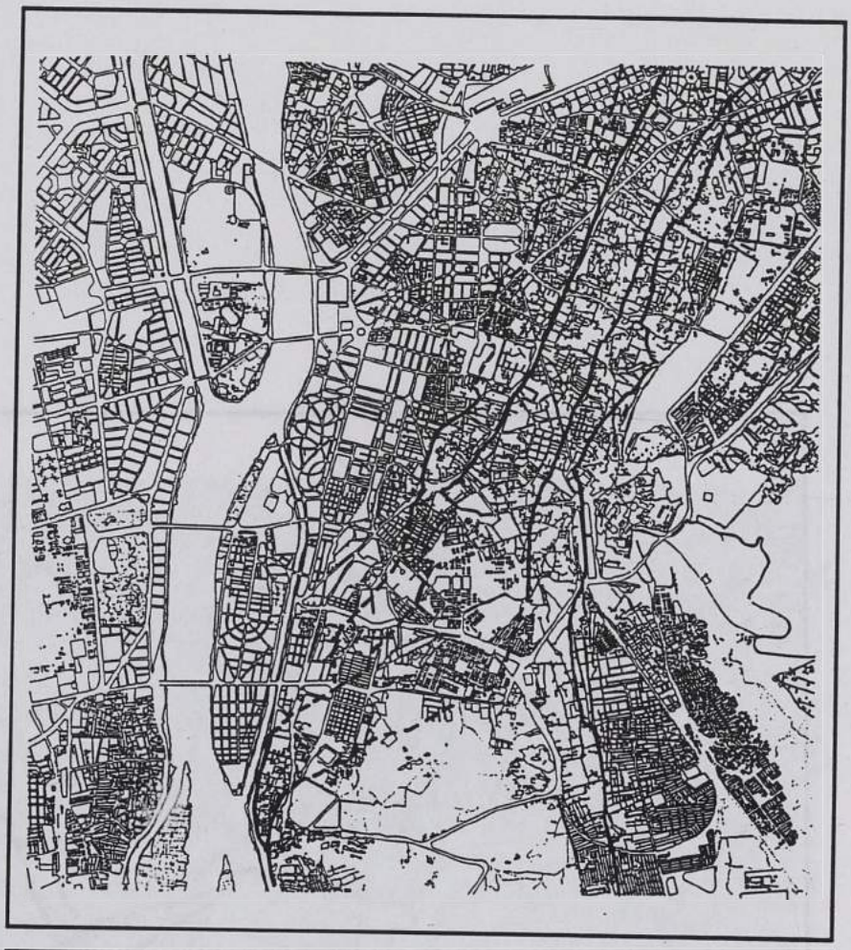


FIG 46: Permanence des tracés: principaux tracés actuels sur les principaux tracés du XIXème siècle.





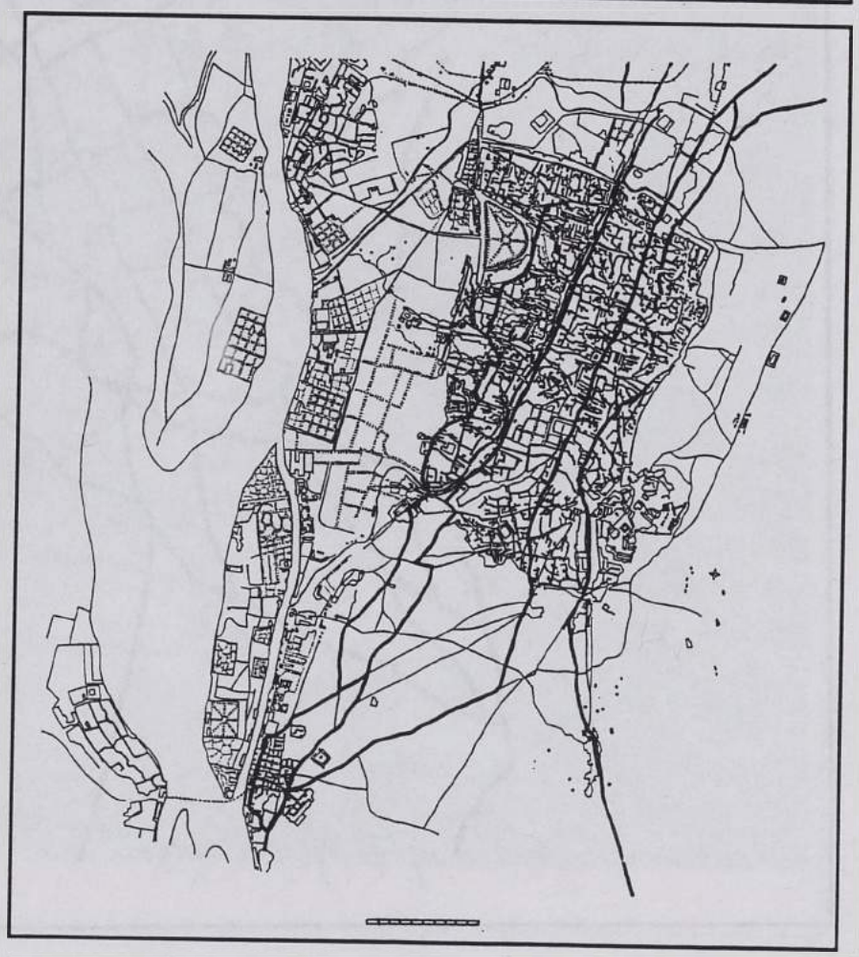
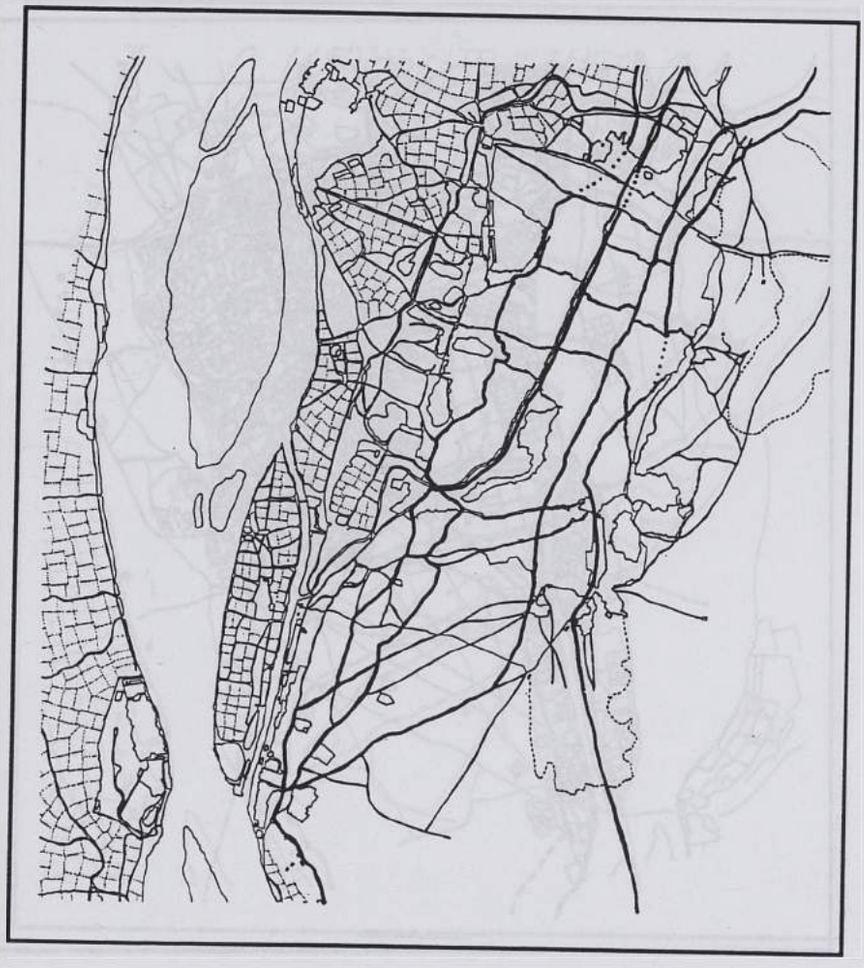


FIG 47 à 49: Permanence des tracés: pricipaux tracés Nord-Sud de 1810, en 1978, 1858 et 1810. Echelle approximative: 1/64000).



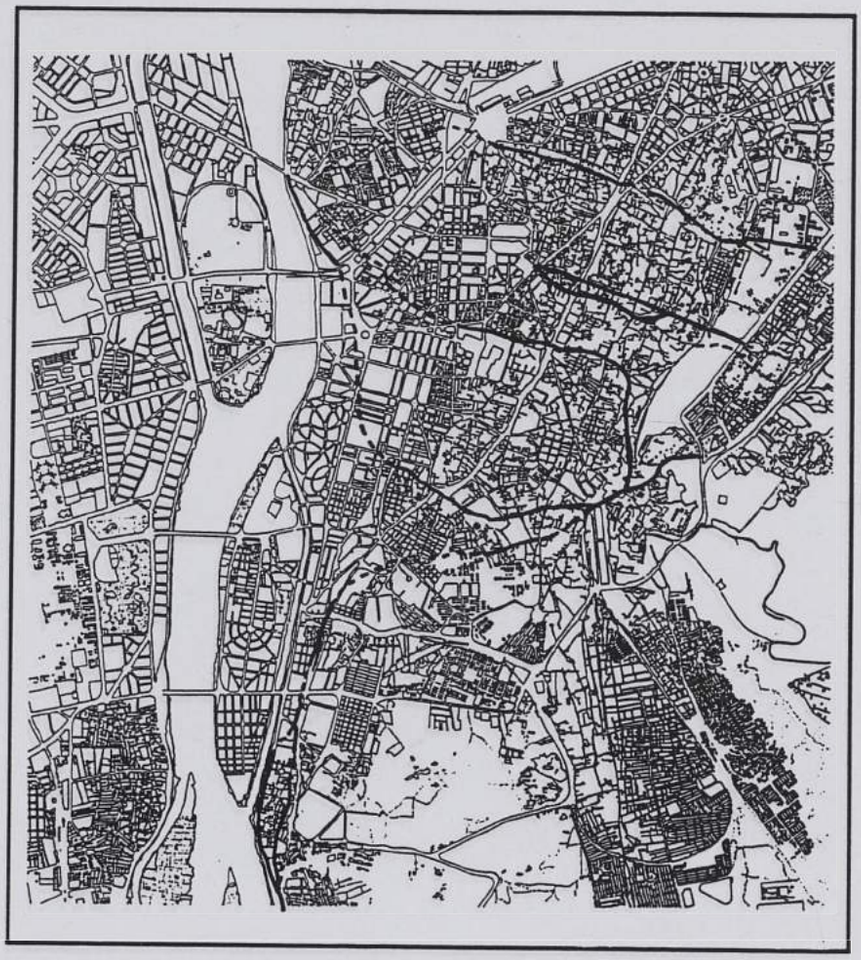
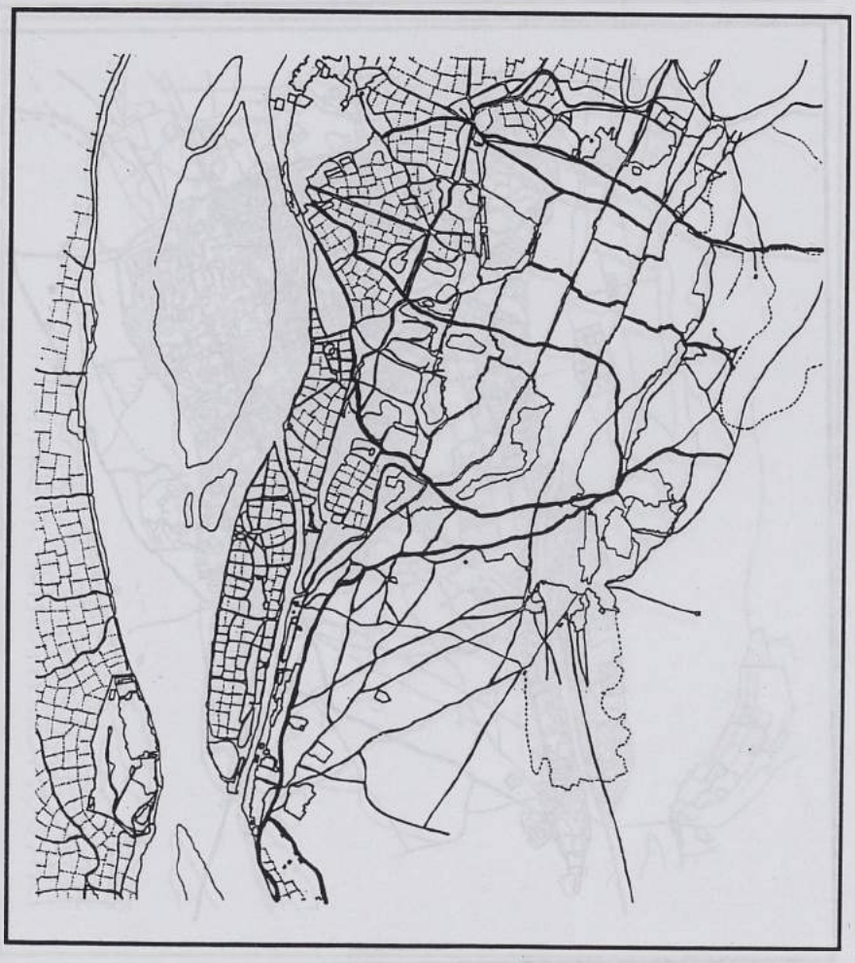




FIG 50 à 52: Permanence des tracés: principaux tracés Est- Ouest de 1810, en 1978,1858 et1810.Ech. app.: 1/64000°.



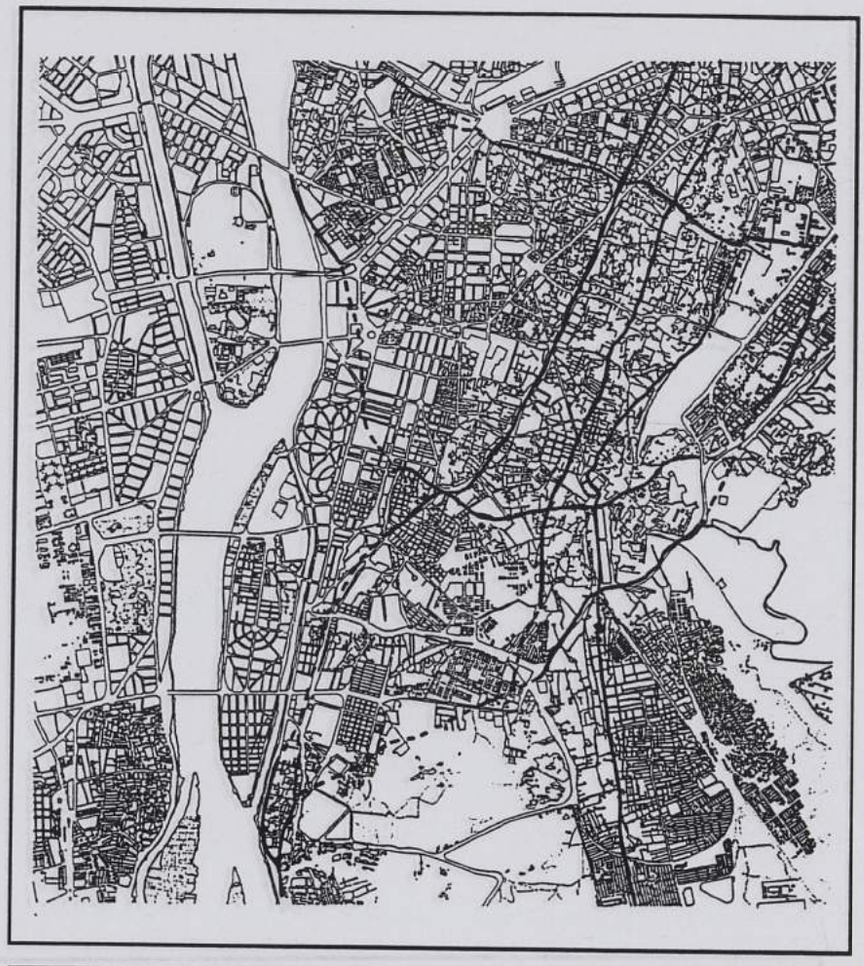




FIG 53 à 55: Permanence des tracés: principaux parcours lointains de 1810, en 1978, 1858 et 1810. Ech. app.: 1/64000°.

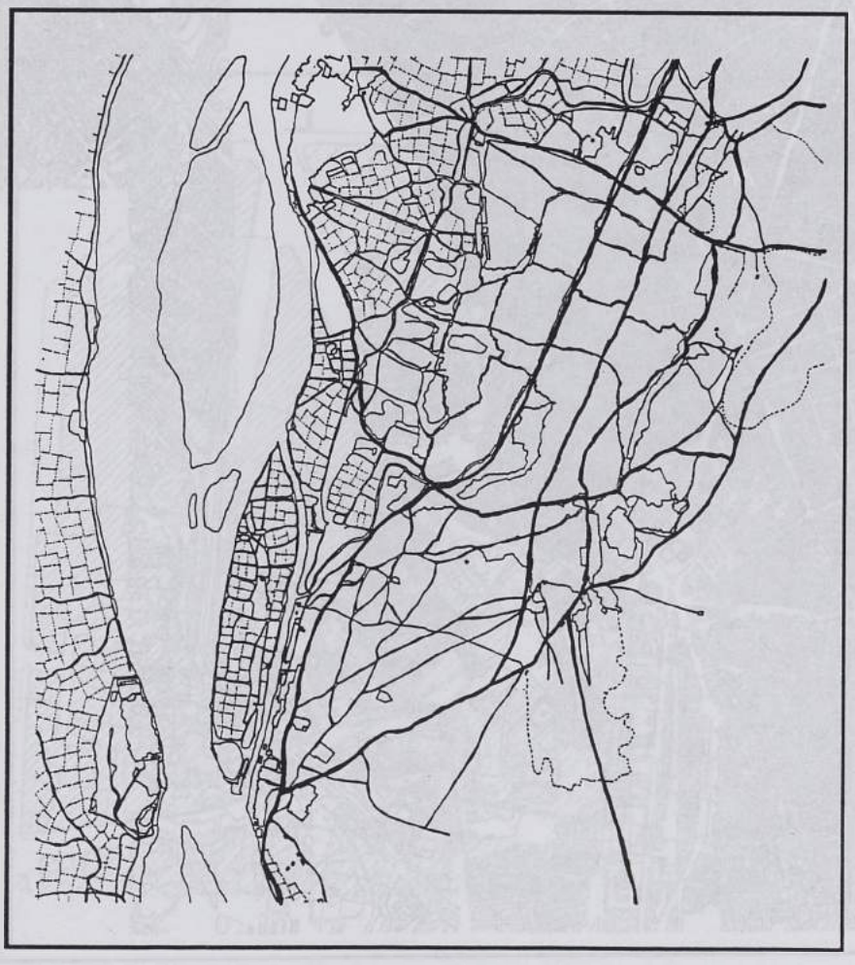
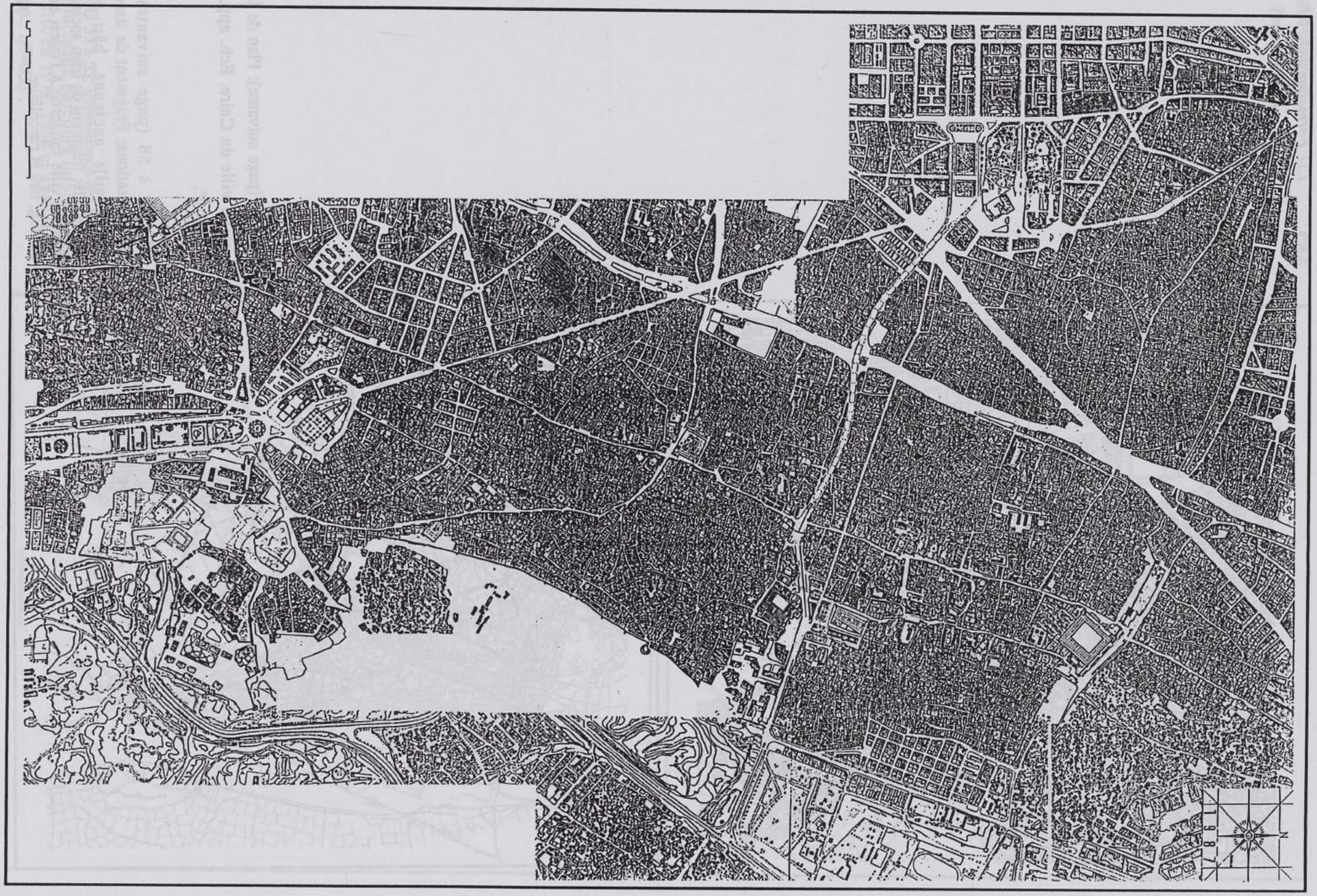
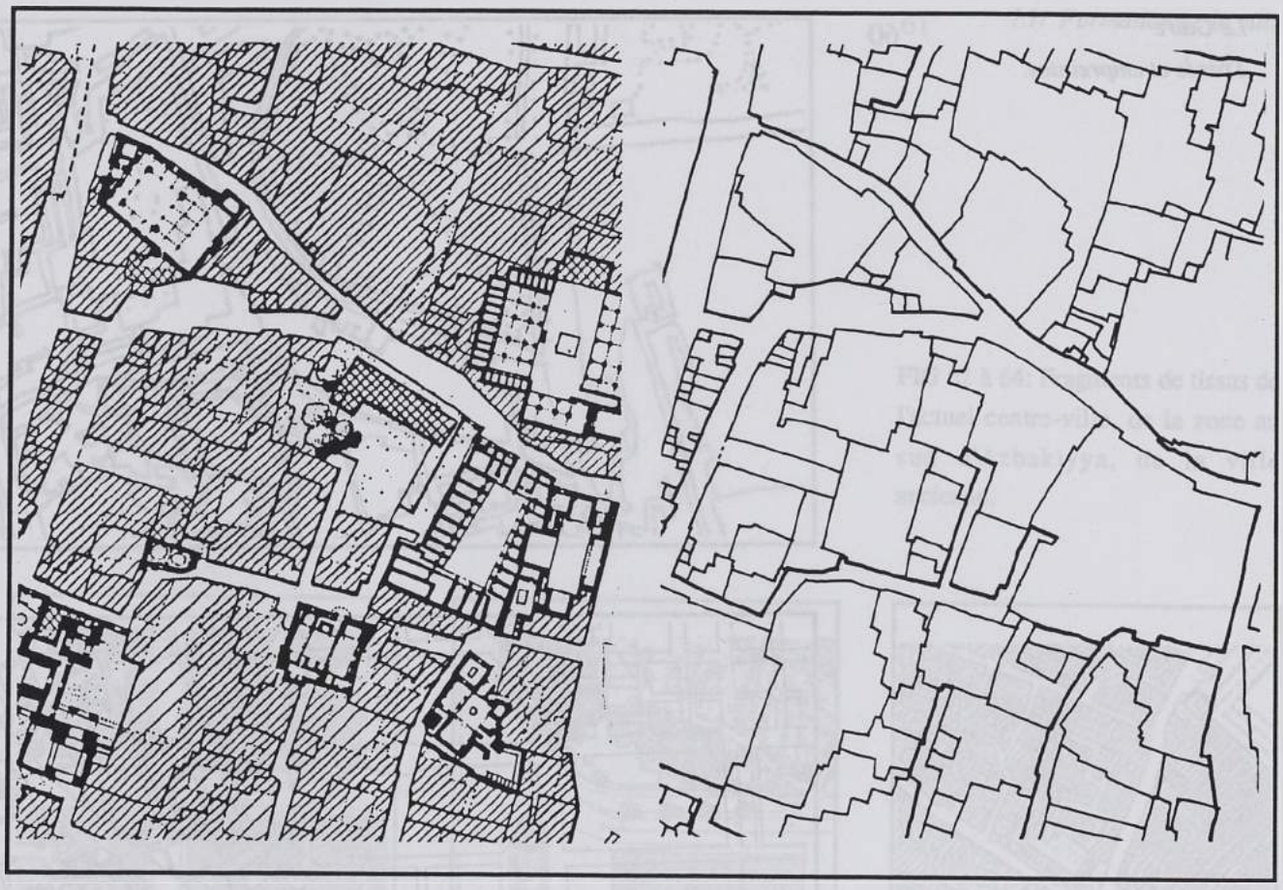
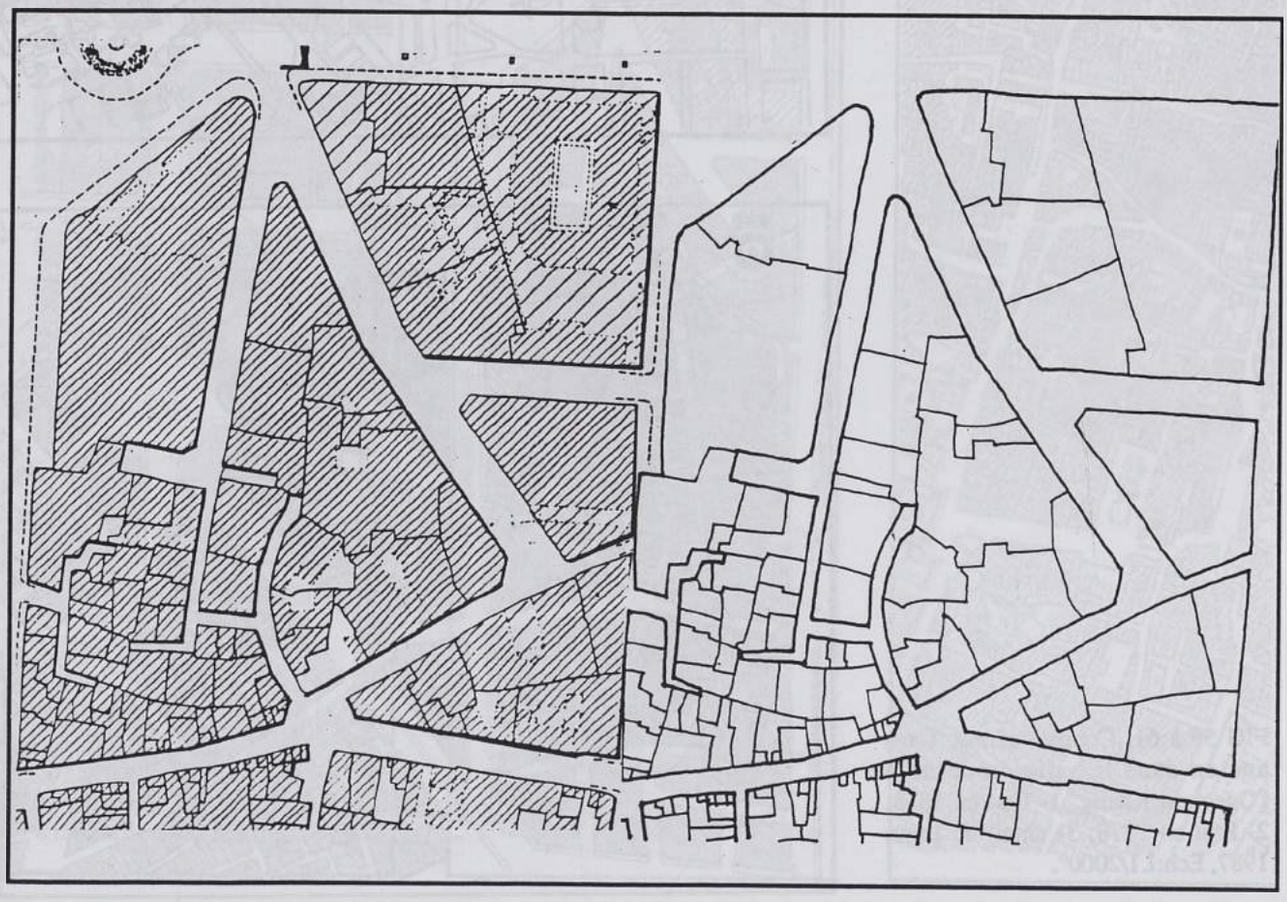


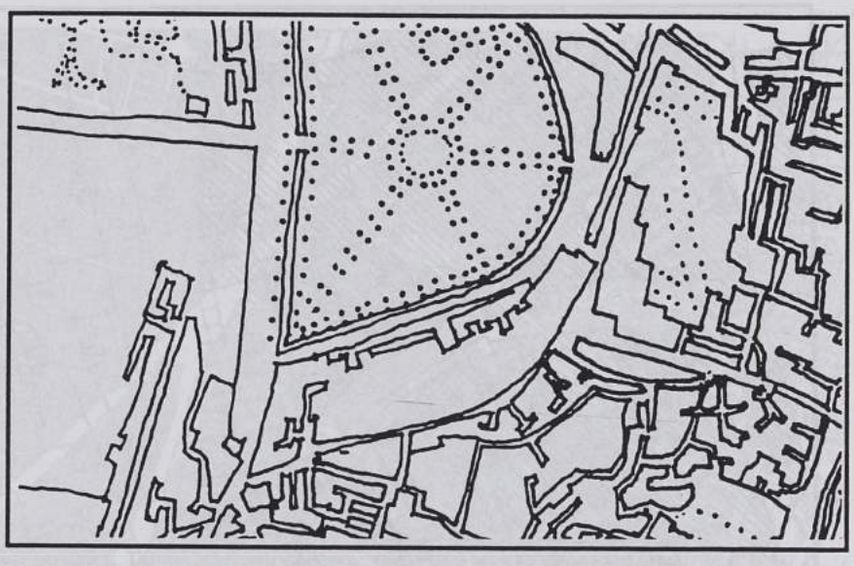
FIG 56 (page suivante): Plan de la vieille ville du Caire. Ech. app.: 1/16000°.

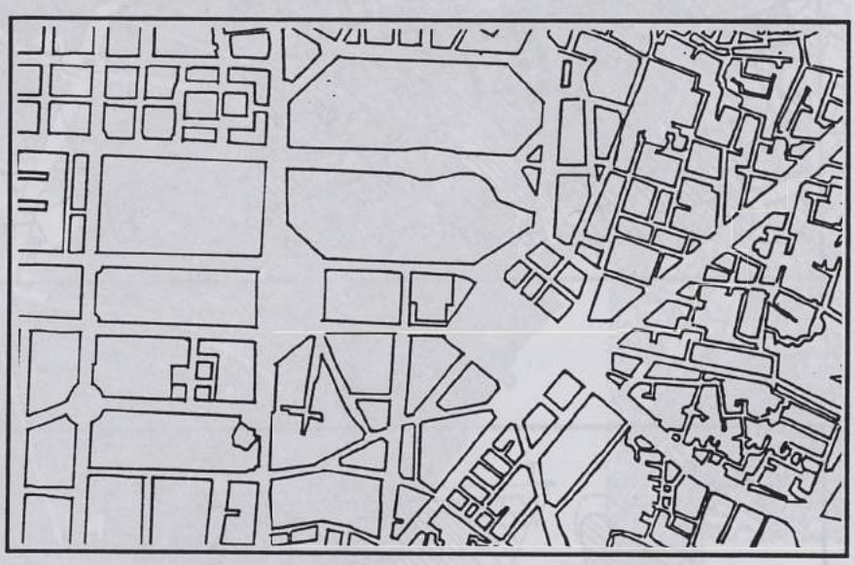
FIG 57 à 58 (page suivante): Confrontations: Fragment de tissu de la ville ancienne, bâti et parcellaire; fragment de tissu ancien dans la ville moderne à l'ouest du Khalig, bâti et parcellaire.











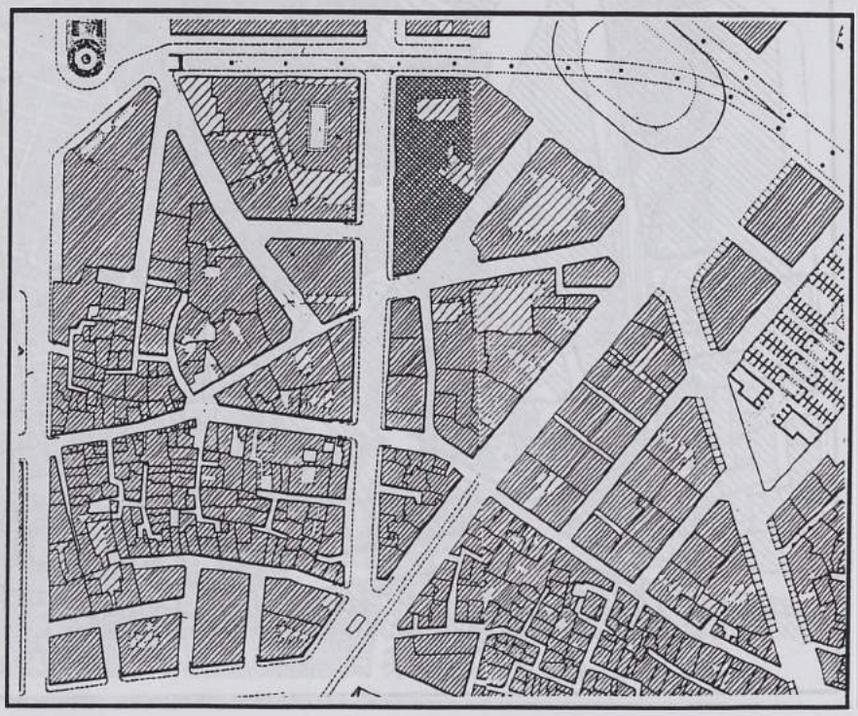
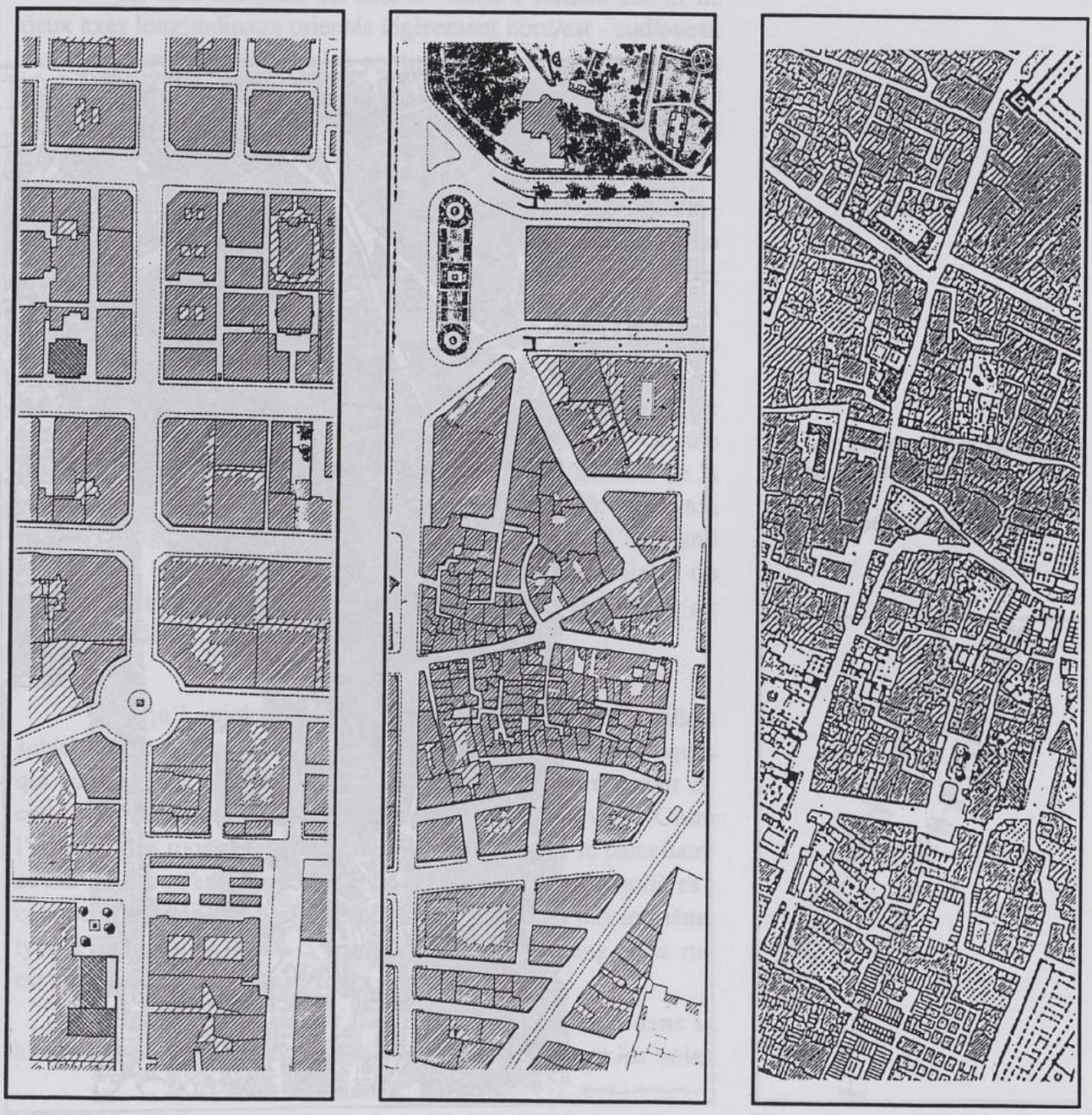


FIG 59 à 61: Confrontations: Tissu ancien dans la ville moderne à l'Ouest du Khalig ;1- Etat en 1858; 2- Etat en 1978; 3- détail du tissu, 1987, Ech:I.1/2000°.

FIG 62 à 64: Fragments de tissus de l'actuel centre-ville, de la zone au sud d'Azbakiyya, de la ville ancienne.





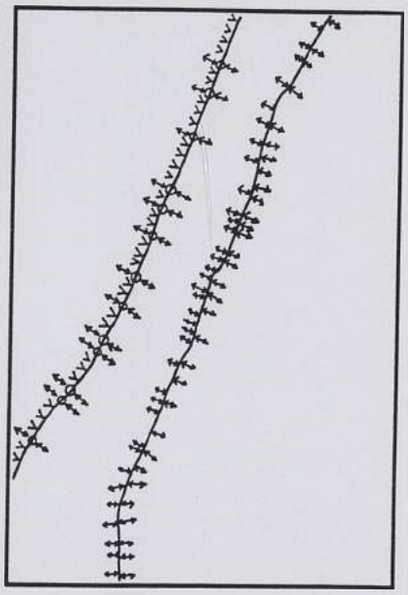
Centre et limite

La ville ancienne est essentiellement formée autour de deux axes longitudinaux orientés légèrement nord/est - sud/ouest. Ces deux voies longitudinales continues, la rue et le canal, ont joué un rôle primordial dans la structure de la ville, alors que leurs effets sur l'organisation de l'extension sont infiniment différents.

La voie historique, ou *"Qasaba"*, est essentiellement un élément centralisateur. Dès la création de la ville au Xe siècle, cette voie confirme ce rôle : les quartiers s'installent autour, à droite et à gauche, les institutions importantes y ont toutes leurs façades et leur accès se fait à partir de la rue. L'édification, au Xe siècle, de deux palais de part et d'autre de la rue, autour d'une place, marquait et soulignait déjà la centralité de cet axe. Ce rôle de centre ne cesse de s'affirmer tout au long de l'histoire de la ville et l'importante transformation de la ville au XIIe siècle n'a en rien changé cet aspect, au contraire, la construction d'un grand nombre de mosquées, *madrasa*, *wakala* et autres lieux de commerce lui conférera cette image fascinante et grouillante de vie dont parlent souvent les voyageurs.

FIG 65: Centre et limite, Qasaba et Khalig, plan de situation.

FIG 66: Schéma centre et limite.



Jusqu'à aujourd'hui et malgré les mutations que la ville a subie, et sans parler des activités commerciales et économiques qui continuent à s'y exercer, l'organisation parcellaire autour de cette rue n'est comparable à aucune autre dans la ville. Outre l'emprise des monuments qui maintiennent le tissu, le parcellaire autour de la rue est formé plutôt de grandes parcelles régulières : ceci ne signifie pas qu'ailleurs nous ne trouverons pas le même type d'organisation, mais la concentration tout au long de la rue est une particularité notoire de cet axe.

L'effet centralisateur de cet axe se manifeste dans la hiérarchie de voies qu'il instaure. Pratiquement toutes les voies

transversales qui desservent l'intérieur des quartiers partent de cet axe. Elles sont en général nettement marquées par la présence d'un édifice architectural qui les met en valeur : mosquée, *madrasa* et souvent un *sabil-kuttab* qui désigne l'angle. A l'extérieur de l'enceinte, cet axe continue également à jouer son rôle, et il y constitue l'axe principal de croissance de la ville dès sa création. Les deux premiers faubourgs Husayniyya et Bab Zuwayla formés aussitôt après la fondation de la ville, s'appuient sur lui.

Mise à part cette organisation qui renvoie en permanence à la rue centrale, c'est l'agencement des institutions publiques (mosquées et autres bâtiments importants) qui lui confère sa persistance monumentale. Une continuité que l'on peut observer même dans l'extension du XIXe siècle, avec le palais al-Quba qui se trouve sur le trajet de cet axe, poursuivant ainsi la structuration des quartiers périphériques (tels al-Matariyya et al-Zaytun).

Le Khalig, en revanche, nous offre une image tout à fait différente. Représentant la limite physique de la ville jusqu'au XIIe siècle, il délimitait l'extrémité ouest de la ville, à partir de laquelle commençaient jardins et étangs, séparant ainsi la ville de la campagne et marquant la fin de l'étendue urbaine. Bien que ce canal ait été un élément d'attraction, après l'extension sur la rive ouest, les quartiers qui se construisaient ne se sont pas formés autour de lui. Le canal persistait à marquer la limite, voire la différence, entre l'urbanisation dense et continue de l'est et celle de l'ouest éparse et discontinue. Même après son comblement et sa transformation en rue, peu d'institutions ont profité de cette nouvelle centralité. On ne trouve là que quelques bâtiments officiels, dont l'emplacement est plutôt lié à la particularité de l'endroit (position d'une ancienne porte ou d'un carrefour important) qu'à la présence même du Khalig.

Aujourd'hui, la rue qui a remplacé le canal sépare les quartiers de l'est (Amir al-Gayush, Hara al-Yahud, Darb Sa'ada) de ceux de l'ouest (Bab al-Sha'riyya, al-Ruwi'y, al-Manasra). La frontière entre eux ne se concrétise pas uniquement par la rue, mais également par la différence entre deux types d'organisations distinctes. En effet, la comparaison entre deux quartiers tels Hara al-Yahud et celui d'al-Ruwi'y, par exemple, fait surgir des différences qui ne tiennent pas seulement à leur séparation par cette rue, mas à leur différencede structure. Le quartier Hara al-Yahud est en continuité avec la ville ancienne et est subordonné par son centre (Bayn al-Qasrayn), tandis que le quartier al-Ruwi'y est hiérarchiquement lié au centre de la ville du XIXe (al-'Ataba). A l'extérieur de l'enceinte nord, où les quartiers sont tous issus de

l'extension récente, le contraste apparaît avec autant d' insistance quand le canal sépare les quartiers Sakkakini et al-Wayli à l'est de Ghamra et Shubra à l'ouest.

Des deux axes, al-Mu'izz et al-Khalig, le premier marque le centre de la ville et les petits centres de faubourgs; le deuxième est en revanche vécu comme la limite entre des quartiers dont les centres se trouvent ailleurs.

FIG 71: Qasaba,élément centralisateur: croisements et monuments. Ech: 1/20000°.

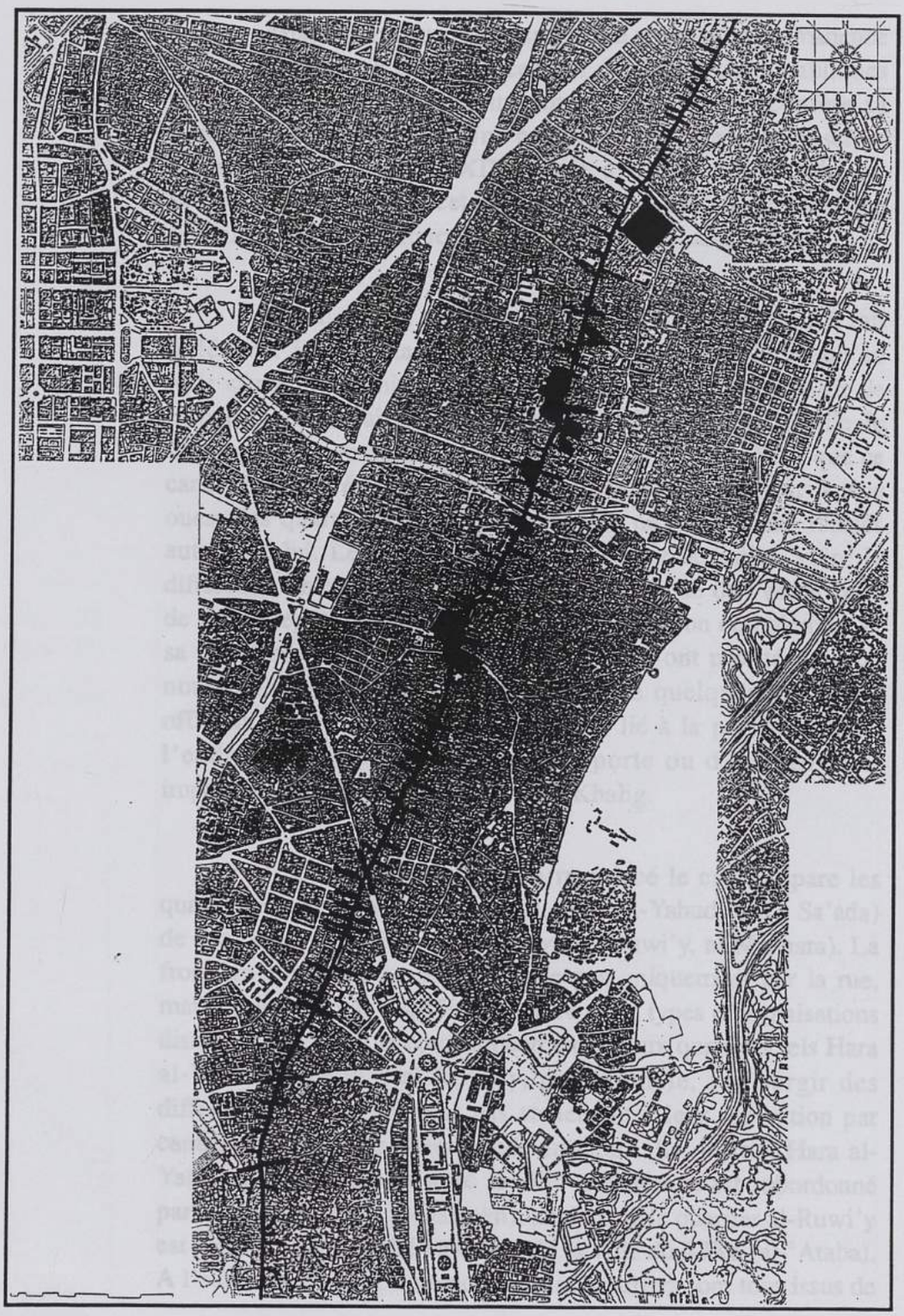


FIG 72: Khalig, limite: croisements et monuments.

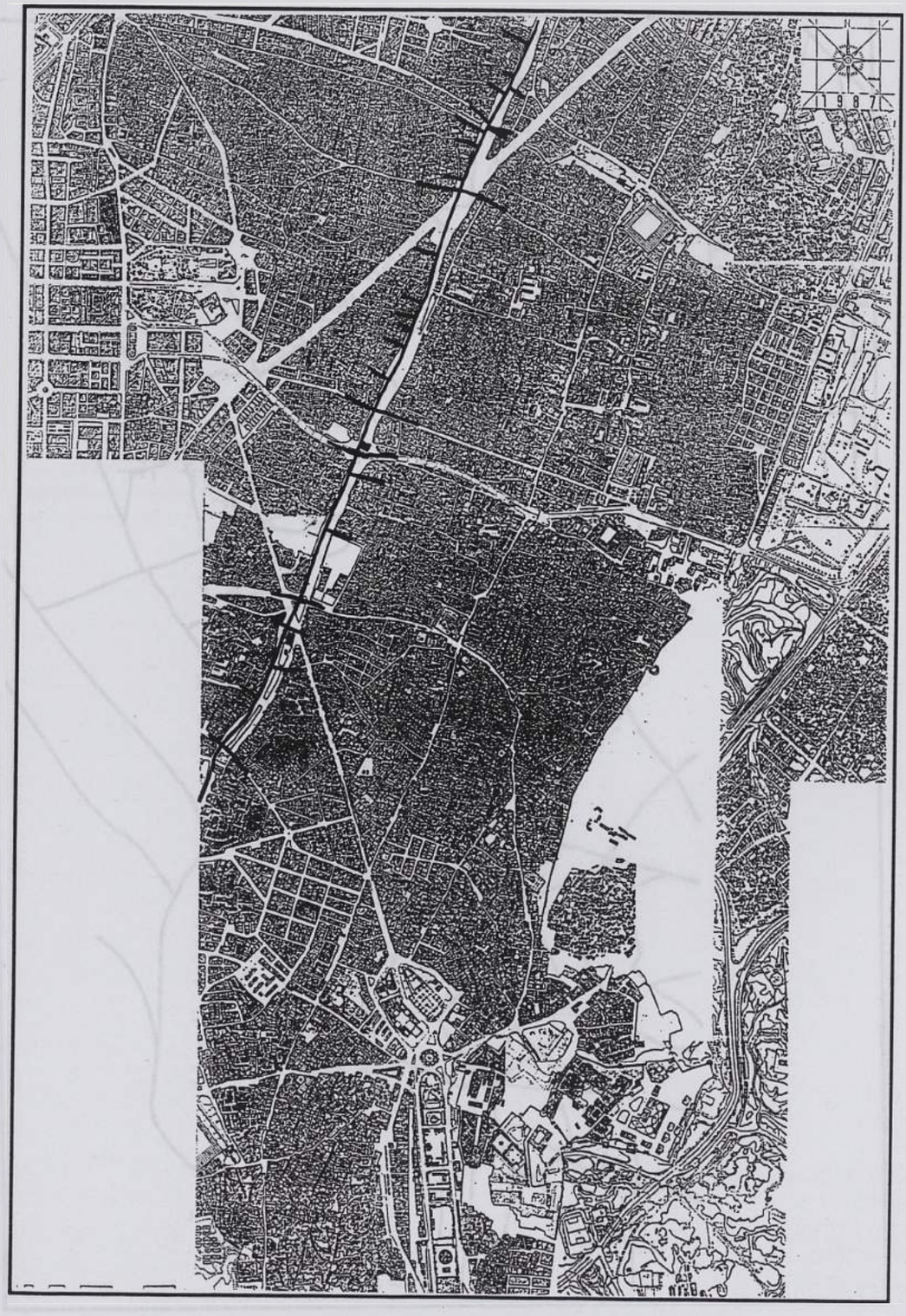
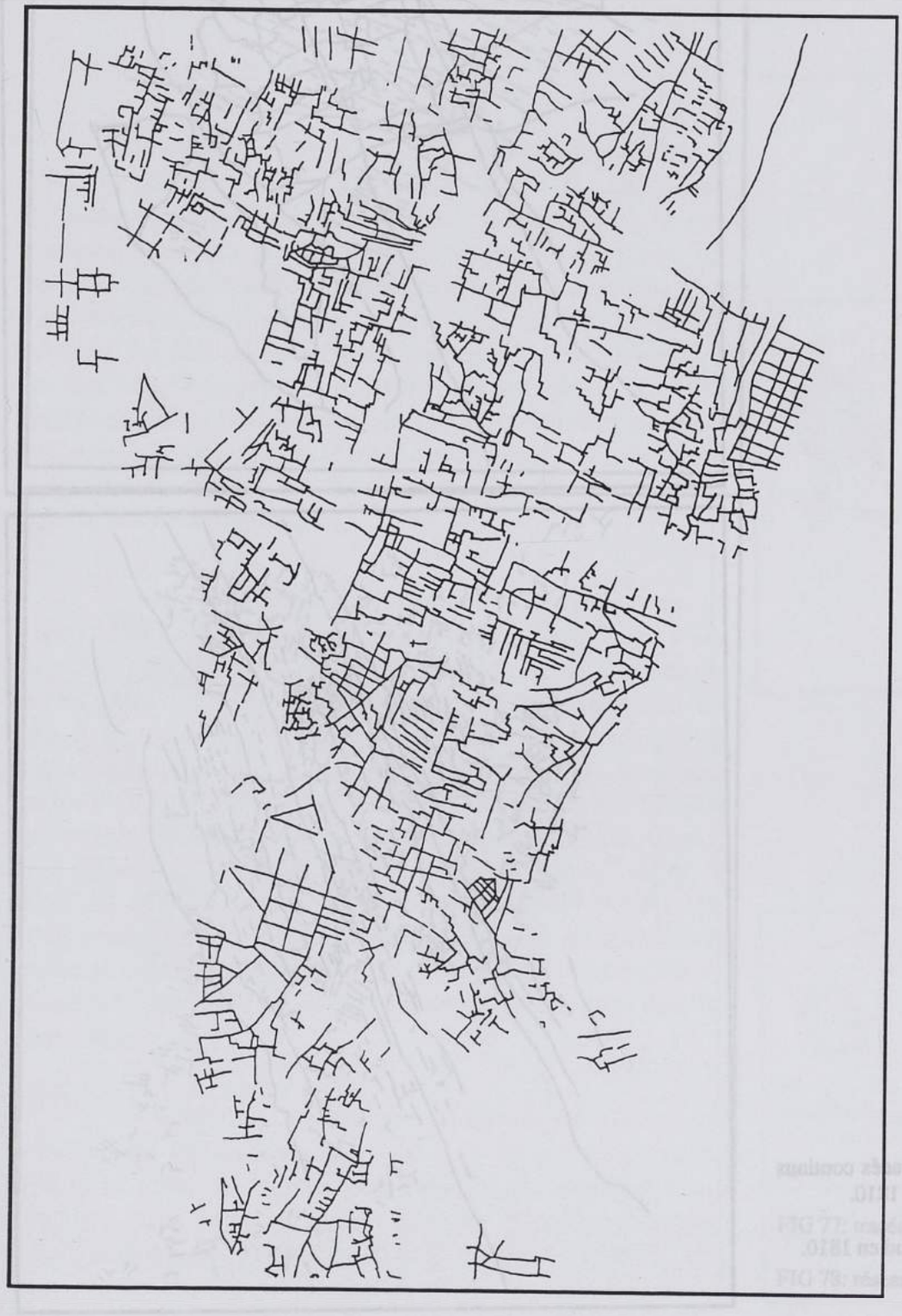
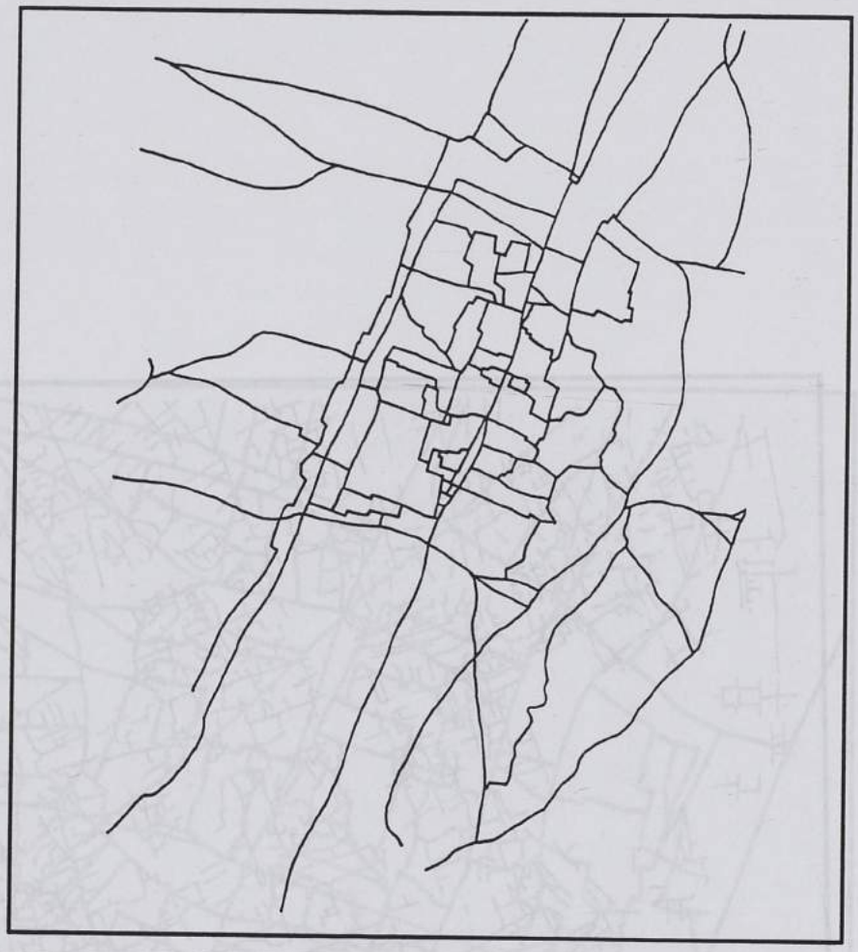


FIG 73: Principaux tracés continus de la ville ancienne en 1987. Ech: 1/20000°.



FIG 74: Principaux tracés secondaires de la ville ancienne en 1987.





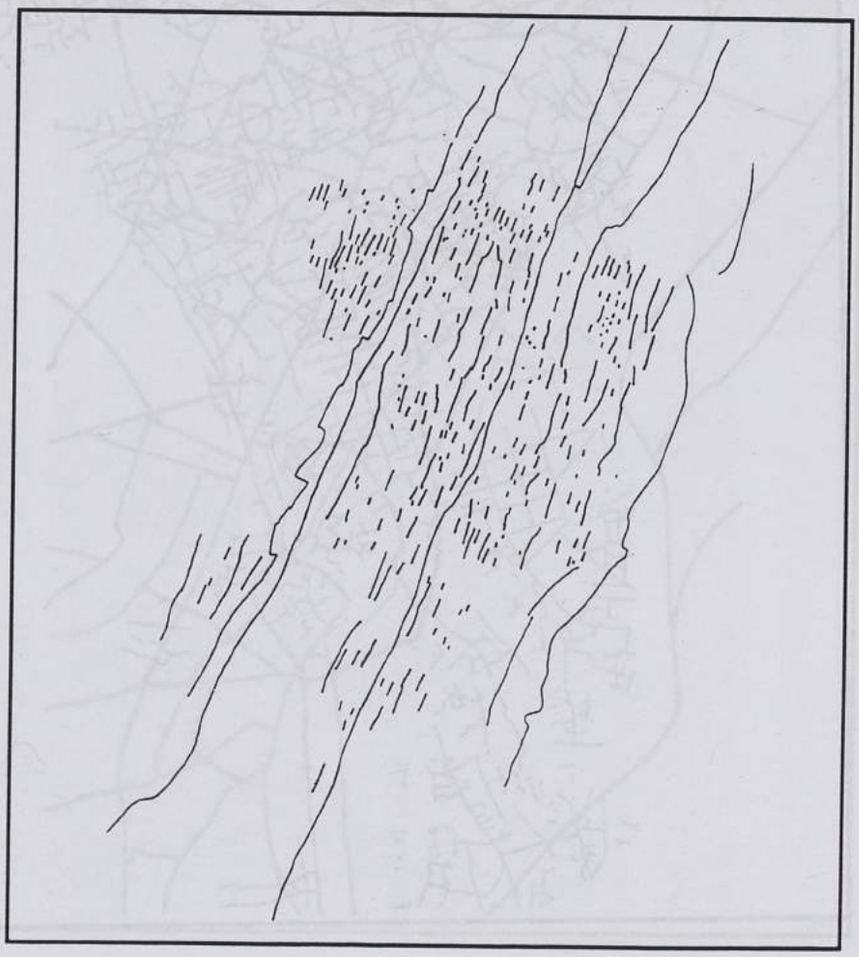
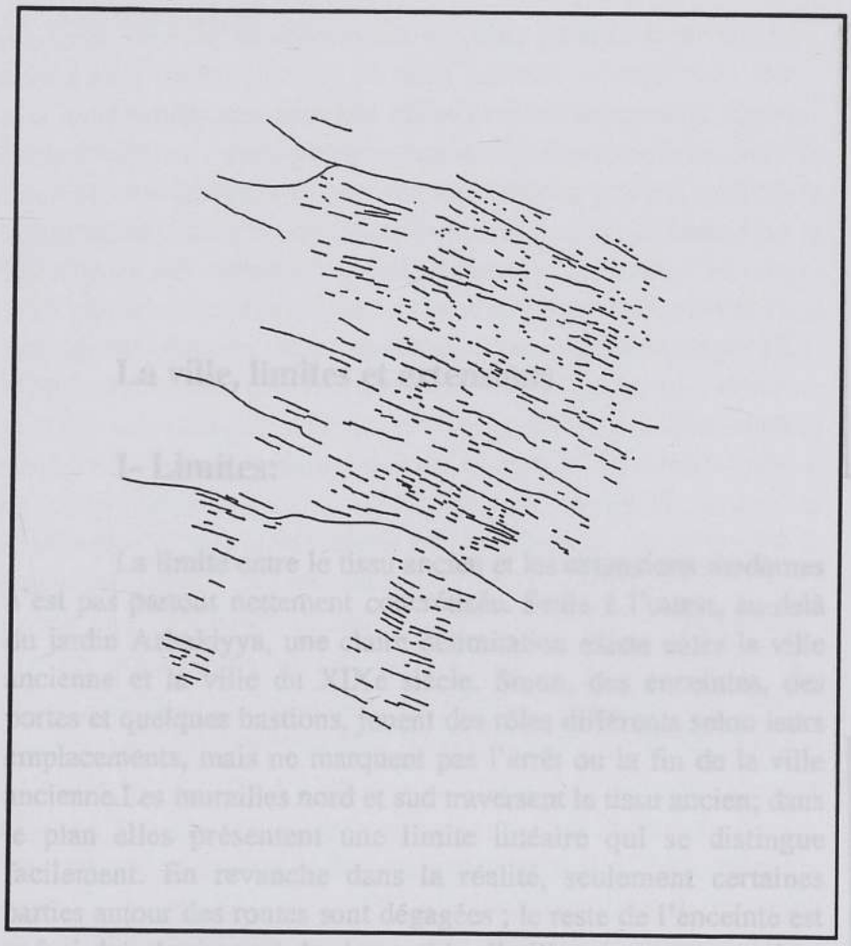


FIG 75: Principaux tracés continus de la ville ancienne en 1810.

FIG 76: tracés Nord-Sud en 1810.



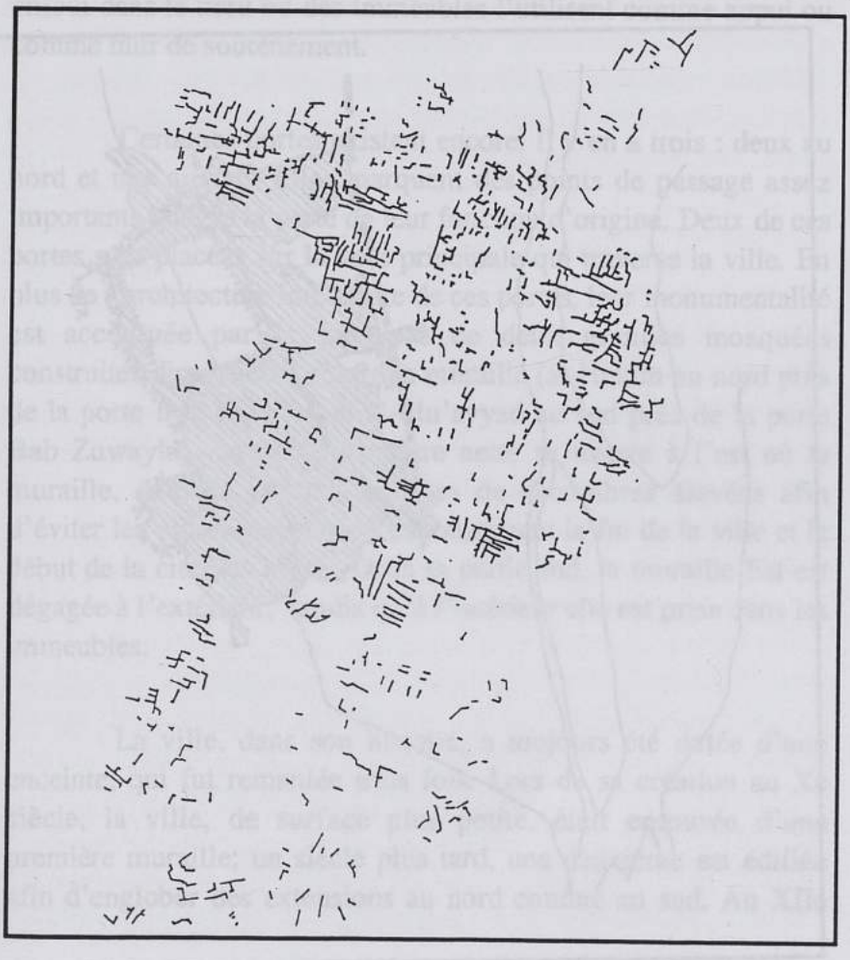
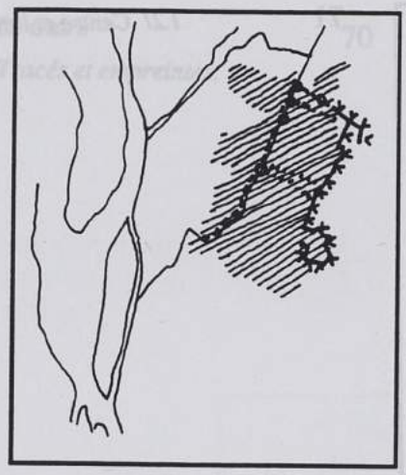
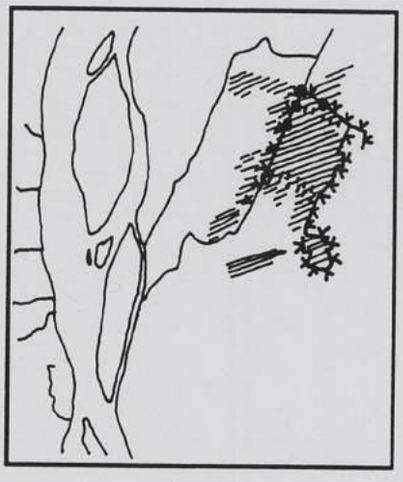
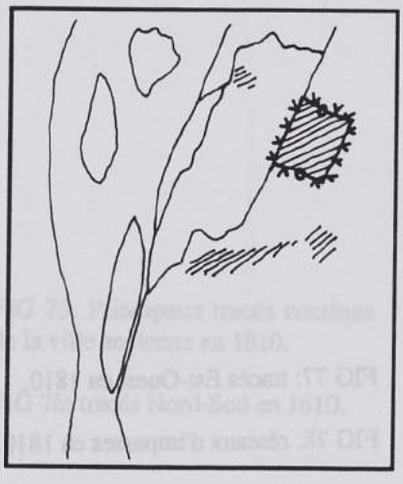


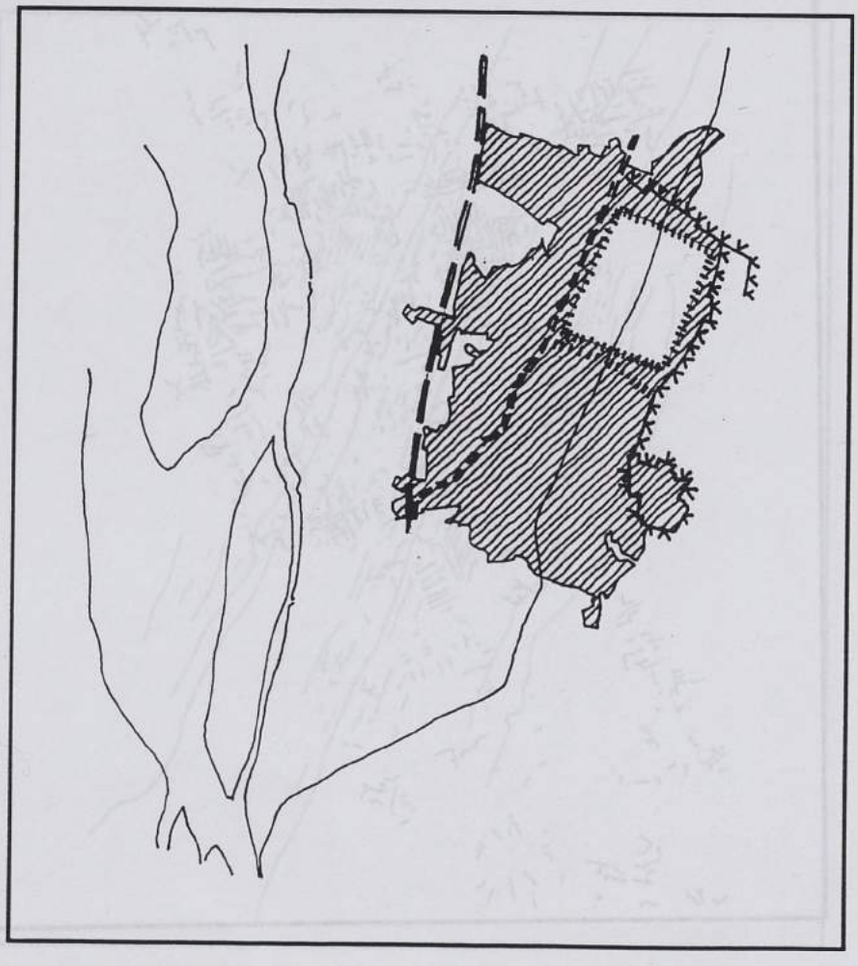
FIG 77: tracés Est-Ouest en 1810.

FIG 78: réseaux d'impasses en 1810.









La ville, limites et extensions

I- Limites:

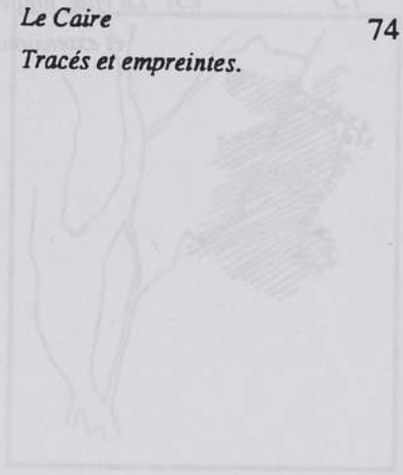
La limite entre le tissu ancien et les extensions modernes n'est pas partout nettement concrétisée. Seule à l'ouest, au-delà du jardin Azbakiyya, une claire délimitation existe entre la ville ancienne et la ville du XIXe siècle. Sinon, des enceintes, des portes et quelques bastions, jouent des rôles différents selon leurs emplacements, mais ne marquent pas l'arrêt ou la fin de la ville ancienne.Les murailles nord et sud traversent le tissu ancien; dans le plan elles présentent une limite linéaire qui se distingue facilement. En revanche dans la réalité, seulement certaines parties autour des routes sont dégagées ; le reste de l'enceinte est enfoui dans le tissu où des immeubles l'utilisent comme appui ou comme mur de soutènement.

Certaines portes existent encore. Il y en a trois : deux au nord et une au sud. Elles marquent des points de passage assez importants malgré la perte de leur fonction d'origine. Deux de ces portes sont placées sur la voie principale qui traverse la ville. En plus de l'architecture imposante de ces portes, leur monumentalité est accentuée par la présence de deux grandes mosquées construites directement contre la muraille (al-Hakim au nord près de la porte Bab al-Futuh et al-Mu'ayyad au sud près de la porte Bab Zuwayla). La seule frontière nette se trouve à l'est où la muraille, doublée par des collines de décombres élevées afin d'éviter les pluies venant de l'est, marquent la fin de la ville et le début de la cité des morts. Dans sa partie sud, la muraille Est est dégagée à l'extérieur, tandis qu'à l'intérieur elle est prise dans les immeubles.

La ville, dans son histoire, a toujours été dotée d'une enceinte, qui fut remaniée trois fois. Lors de sa création au Xe siècle, la ville, de surface plus petite, était entourée d'une première muraille; un siècle plus tard, une deuxième est édifiée afin d'englober des extensions au nord comme au sud. Au XIIe

FIG 79 à 81: Schéma montrant les différentes limites de la ville aux XIXe, XVe et XIVe siècles.

FIG 82: Schéma montrant les limites de la ville et l'étendue des extensions au XIXe siècle.



siècle, la deuxième enceinte est remplacée par une fortification qui consolide la muraille nord en la prolongeant plus à l'ouest, tandis que celles de l'est et du sud sont repoussées plus loin. A l'est, le changement n'est pas très important, la ville gagne des terrains limités, insérés entre son ancienne muraille et les collines, en revanche, au sud la transformation est plus spectaculaire. La nouvelle limite, largement éloignée, renferme à l'intérieur: la citadelle fraîchement construite, l'ancien faubourg de Bab Zuwayla ainsi que des cimetières et des terrains non construits (jardins, étangs). Désormais, l'ancienne enceinte fatimide ne marque plus un obstacle, et l'importante croissance de la ville dans la direction du sud lui fait perdre son rôle de limite. À l'ouest, la situation est différente, il n'existe aucune trace d'enceinte ou de muraille. On doute même que le projet du XIIe siècle (qui prévoyait d'entourer la ville à l'époque par une muraille ouest) ait pu être réalisé. L'absence d'une nouvelle enceinte a permit l'ouverture de la ville en direction du Nil, le Khalig, ainsi que la muraille, qui limitaient jadis l'ouest de l'agglomération ne présentaient plus une frontière.

Malgré tous ces remaniements et transformations, la ville conserve à l'intérieur de son tissu toutes les traces de ces éléments qui ont marqués sa structure. Murailles, anciennes enceintes, limites des anciens palais fatimide, emplacements des portes, tous ces éléments actuellement disparus, envahis par des constructions récentes ou bien transformés en rue, ou devenus carrefours ou places, sont inscrits sur le plan et continuent, dix siècles après, à conditionner l'organisation de la ville.

Si la première muraille a entièrement disparu, néanmoins le trace de cette ancienne limite est visiblement inscrite et marque encore le tissu, jusqu'à nos jours. Au nord comme au sud, certains indices comme l'élargissement subi de la rue al-Mu'izz et le léger changement de direction représentent des configurations qui ne peuvent pas être le fait du seul hasard, mais deviennent plus logique quant on sait que ces deux endroits marquent l'emplacement des anciennes portes avant leur déplacement. Souvent doublée par des rues intérieures ou extérieures, les tracées des ces rues indiquent déjà le passage de la muraille disparue. Ainsi, la partie nord de la ville est marquée par le passage de trois voies parallèles: le chemin qui menait à Bulaq, la rue Bayn al-Harat, formée d'une série d'impasses et de rues entrecoupées, qu'ils suffit de prolonger pour établir le tracé de la continuité, et la rue Galal qui longe la dernière muraille à l'extérieur et adopte presque le même trajet que le chemin de Bulaq. La présence de plusieurs voies ayant le même parcours dans cet endroit peut être expliquer par le déplacement successif

de l'enceinte nord de la ville.

La première muraille fatimide passait au sud de la voie Bayn al-Harat, laissant la mosquée al-Hakim à l'extérieur de l'enceinte nord[12]. Cette voies située alors hors murs, assurait la desserte extérieure de la ville. Après le déplacement de la muraille au XIe siècle afin d'englober une partie de l'extension nord[13], la voie est intégrée à la ville. Son intégration peut probablement expliquer la cause de l'interruption de sa continuité. D'une voie continue de desserte extérieure, elle devient une voie intérieure. La densification de la ville, le changement du statut et de la fonction initiale de la rue ont dû précipiter la transformation urbaine. Certains tronçons de la rue sont appropriés par les bâtiments, une pratique déjà assez courante au Caire, et la continuité de la rue est alors compromise.

L'enceinte est repoussée, la voie est intégrée à la ville, mais une voie de desserte extérieure est toujours inévitable. Ainsi nous trouvons une deuxième rue (la rue Galal) longeant la muraille et la ville à l'extérieur. Cette rue, marque encore aujourd'hui la limite entre la ville et son ancien faubourg Husayniyya, et malgré le fait qu'elle s'arrête à la hauteur de la Gare Centrale (Bab al-Hadid), on peut facilement imaginer qu'elle aboutissait elle aussi à Bulaq, afin d'assurer le trafic qui ne pouvait pas passer à l'intérieur de la ville. Jusqu'à nos jours, la rue perpétue encore cet usage ancien: un grand nombre de poids lourds qui ne peuvent pas pénétrer dans la ville y passent, ainsi que les marchandises et les matériaux de construction arrivant par le chemin de fer (qui a remplacé l'ancien port Bulaq), et transitant à l'extérieur des portes avant d'être transportés à l'intérieur par d'autres moyens appropriés.

Si le nord de la ville conserve d'une manière plus concrète, les étapes de remaniements et de l'évolution, au sud la situation est différente. La poussée de l'enceinte plus loin au sud et l'importante croissance de la ville dans cette direction ont un effet direct sur la transformation rapide de l'ancienne limite fatimide. Les traces qui subsistent, hormis la voie qui doublait l'extérieur de l'enceinte (rue Darb al-Ahmer), se concentrent essentiellement autour de la porte Bab Zuwayla, (la mosquée-*madrasa* al-Mu'ayyad, qui réutilise une partie de la muraille, une portion de la muraille enfouie à l'intérieur des constructions, à l'est de la porte). Mais, à l'est, le tissu de la ville ne garde aucun indice visible (ligne de coupure ou sections de rues) qui indique le tracé de l'ancienne limite ou permette de reconstituer son passage. Un tel phénomène fait inévitablement ressurgir la question: pourquoi le tissu dans cette partie de la ville n'a-t-il pas

12- Maqrizi, *Hitat*,T.I., p.379
13- Maqrizi, *ibid.*,T.I., p.379

conservé des signes visibles de ses formes antérieures et de son ancienne limite.Pourtant, dans d'autres endroits, la disparition de la muraille n'est systématiquement pas accompagnée par la disparition de ses empreintes. Au nord-est, l'ancienne limite de la ville est marquée par la rue Baha' al-Din qui reprend le tracé de l'ancienne muraille.

Même disparue nous retrouvons, à l'intérieur du tissu, des lignes de limite qui marquent la présence ou le passage de l'enceinte. Comme au nord, à l'ouest de la rue al-Mu'izz, où la muraille est complètement enfouie sous les multiples constructions: le tracé de l'enceinte réapparaît à l'intérieur du tissu sous forme de limite parcellaire, concrétisée par une ligne continue qui sépare les petites parcelles formées entre la muraille et la rue intra-muros, des parcelles grandes et régulières constituant l'extérieur de l'enceinte.

La persistance des tracés n'est pas seulement propre aux enceintes qui ont marqué les limites extérieures de la ville, mais elle concerne également des édifices qui, par leur ampleur, ont influencés et imprégnés la ville: grands palais fatimides dont d'importants indices signalent la présence, malgré leur courte existence. Il suffit de regarder un plan actuel de la ville ancienne, pour constater la concentration, sans équivalence, des monuments qui se trouvent dans l' endroit même où se trouvaient jadis les deux palais fatimides. Profitant de l'infrastructure déjà existante sur place, il semble que ces monuments d'envergure ont été directement édifiés sur les structures des éléments préexistants. Les différentes *madrasa* (Salihiyya et Ustadar) construites sur l'emplacement des anciennes portes du palais est; les ruines du *maristan* Qalaun (qui se trouve dans le jardin de l'hôpital qui l'a remplacé au début du siècle), qui semblent être des vestiges du palais ouest; ou bien encore les gigantesques vestiges des voûtes de l'ancien Khan al-Khalili, actuellement enfouis sous des constructions modernes, en sont des indices saisissants et des témoins de cette formidable transformation/ préservation.

Tout comme les traces de l'enceinte de la ville, celles de deux palais perdurent encore à l'intérieur du tissu. Leurs traces sont probablement moins visibles, mais persistent à marquer une frontière et parfois même, une coupure. Un des exemples les plus frappants est celui qui se trouve dans le quartiers al-Khoronfish autour de la rue Khan Abu Taqiya où une ligne continue, qui correspond aux limites parcellaires, à l'ouest de la rue, limite d'une part deux types d'organisation parcellaires distinctes et d'autre part deux systèmes de voiries entièrement différents. La présence de cette ligne frontière dans cet endroit particulier, est

liée forcement à l'histoire antérieure du lieu malgré sa transformation. La limite du petit palais fatimide ouest qui occupait ce site peut nous fournir les explications. On peut facilement imaginer comment après l'abandon et la destruction du palais, quelques grandes institutions, comme les*wakala* et les *madrasa*, ont pu profiter des fondations existantes en s'installant à l'intérieur ou à la périphérie de l'enceinte du palais. Et malgré la recomposition totale du tissu, on distingue encore aujourd'hui deux types d'organisations: celle qui a été établie sur les ruines du palais, formée des grandes parcelles régulières constituant essentiellement des wakala et des madrasa assez monumentales et pratiquement sans aucune rues pénétrantes; tandis que l'autre, qui a probablement remplacé le jardin du palais, forme un quartier avec des petites parcelles et un réseau de voirie arborescent en cul-de-sac qui correspond à Hara al-Yahud.

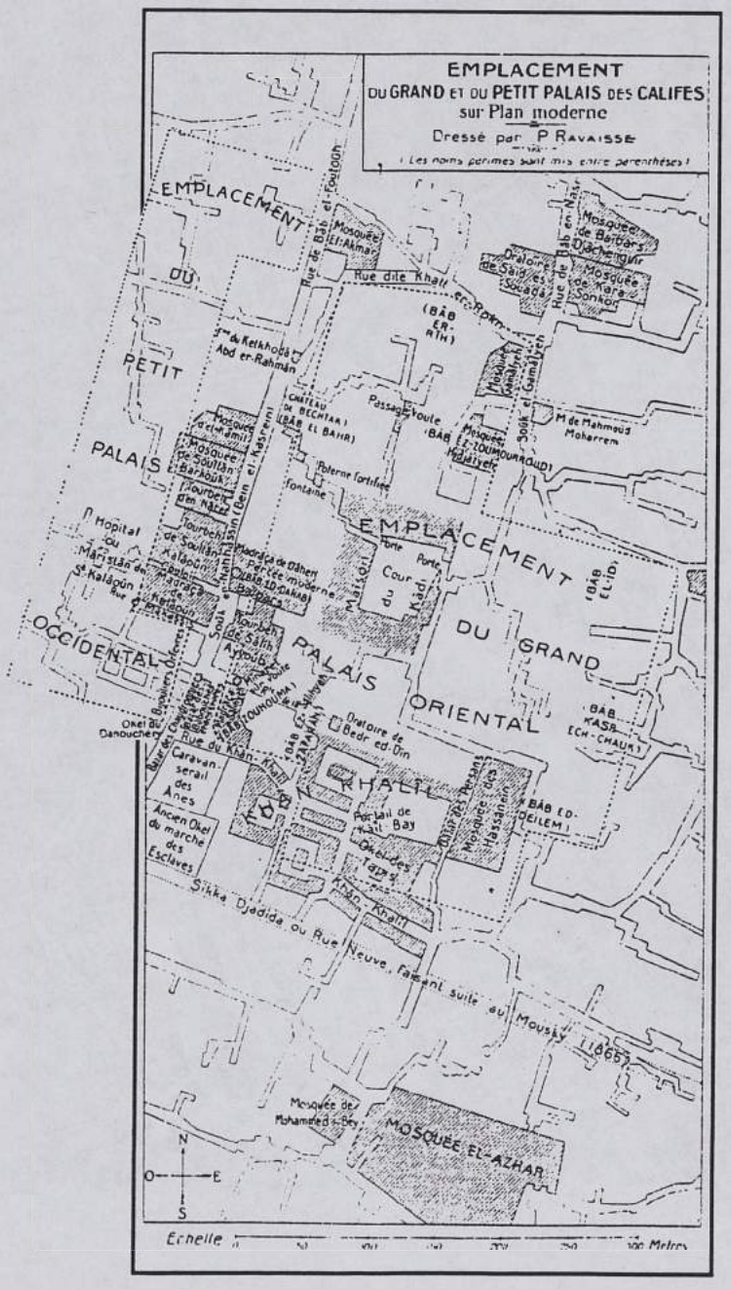


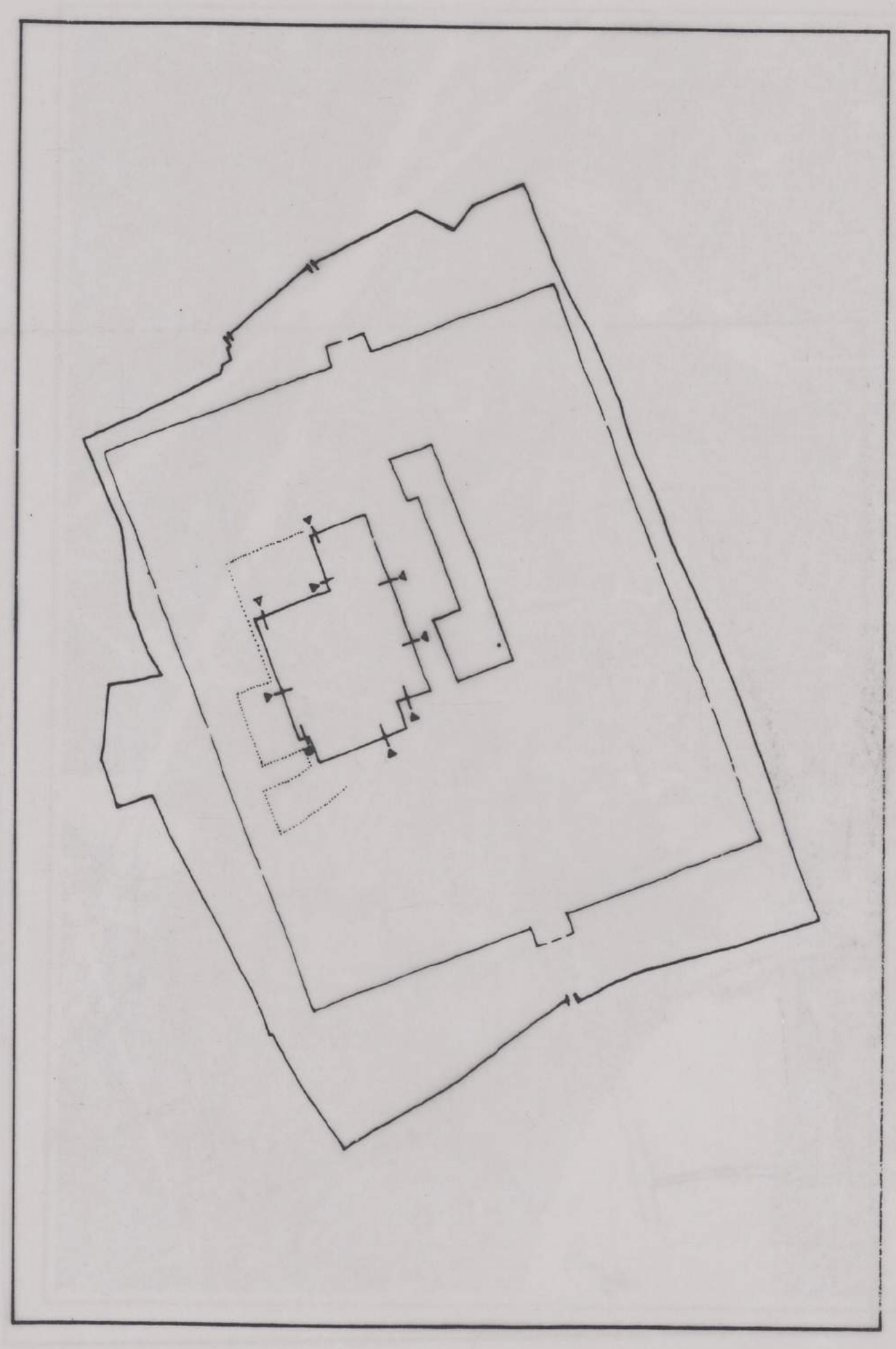
FIG. 83: La ville fatimide: emplacement des palais, A. Rhôné, *l'Egypte à petites journées*, Paris, 1910.

Traces des palais et de l'enceinte fatimides.

FIG 84: Emplacement des palais fatimides par rapport au tissu actuel de la ville ancienne et situation des portes du palais Est.. Ech: 1/5000°.

FIG.85: Enceintes des villes fatimide et mamelouke, et situation des palais.



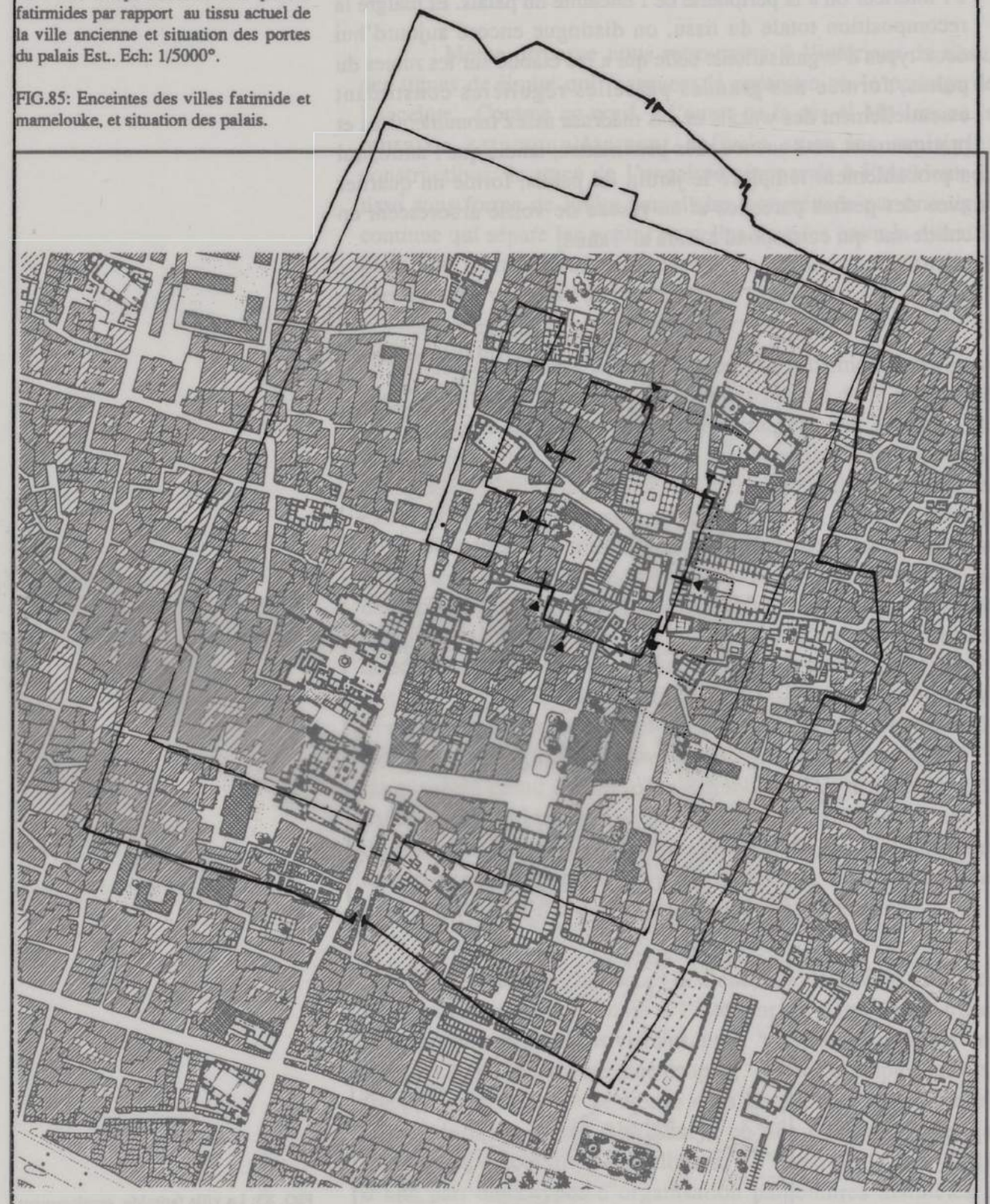


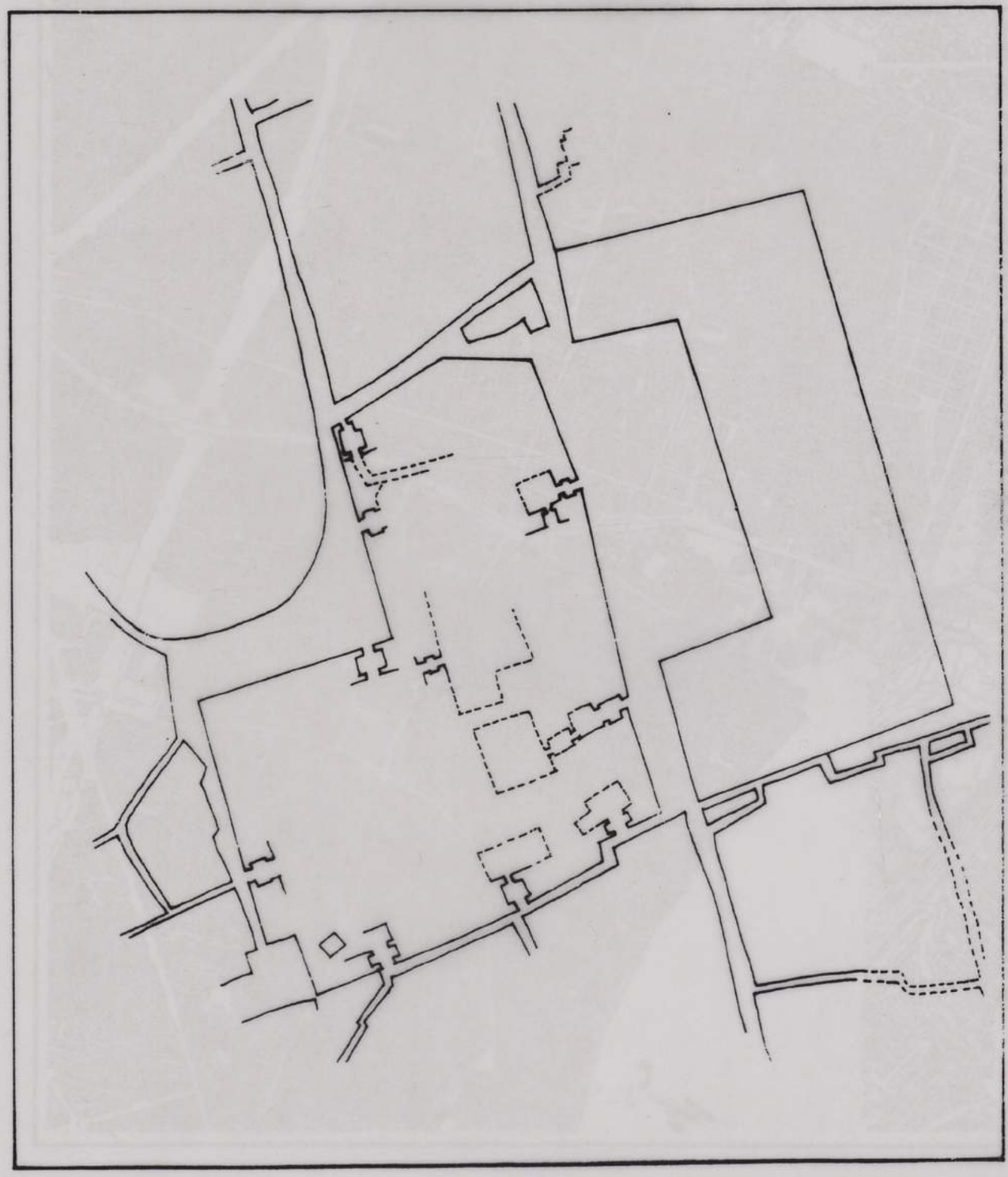
Tracés et empreintes.

Traces des palais et de l'enceinte fatimides.

FIG 84: Emplacement des palais fatimides par rapport au tissu actuel de la ville ancienne et situation des portes du palais Est.. Ech: 1/5000°.

FIG.85: Enceintes des villes fatimide et mamelouke, et situation des palais.



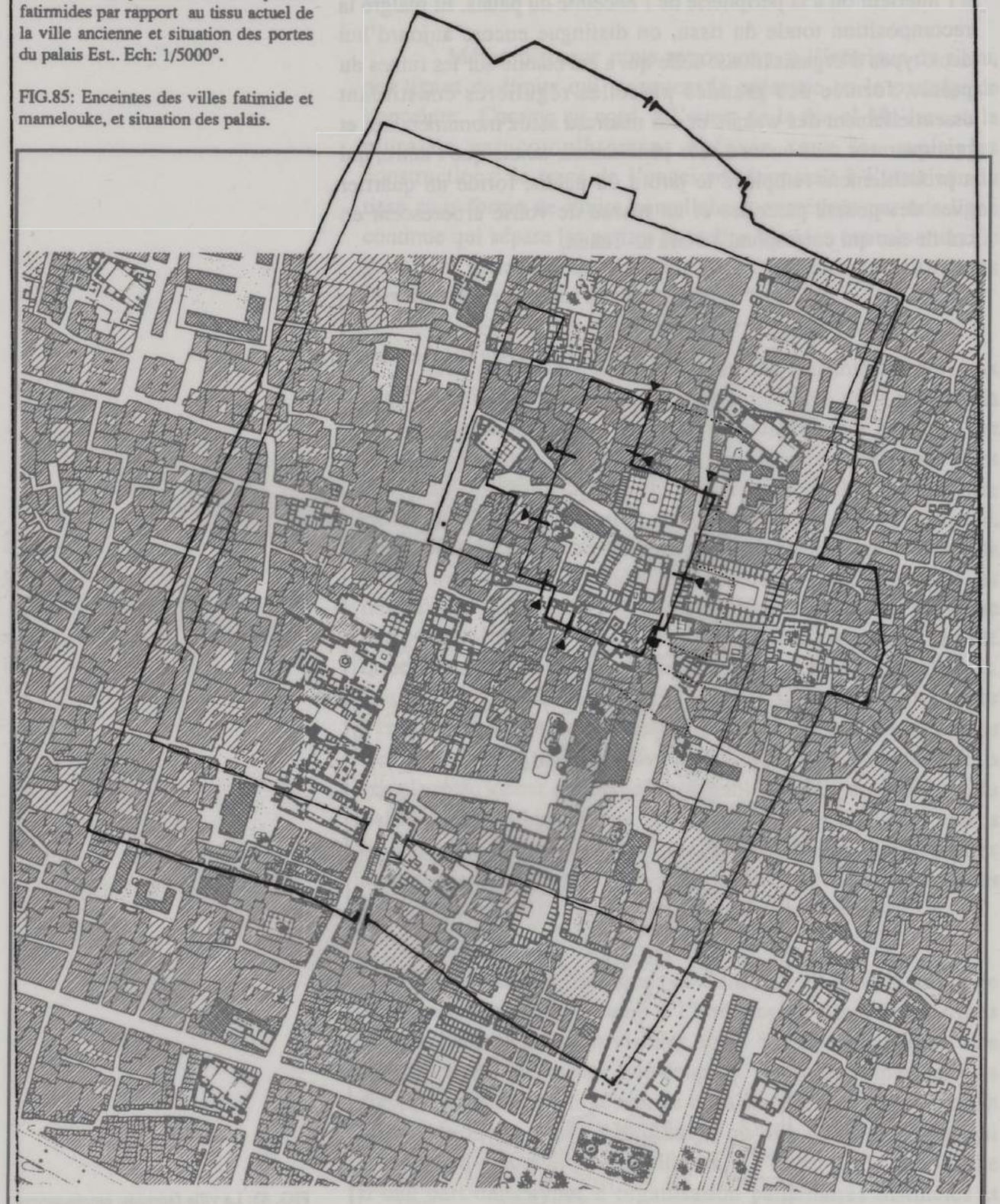


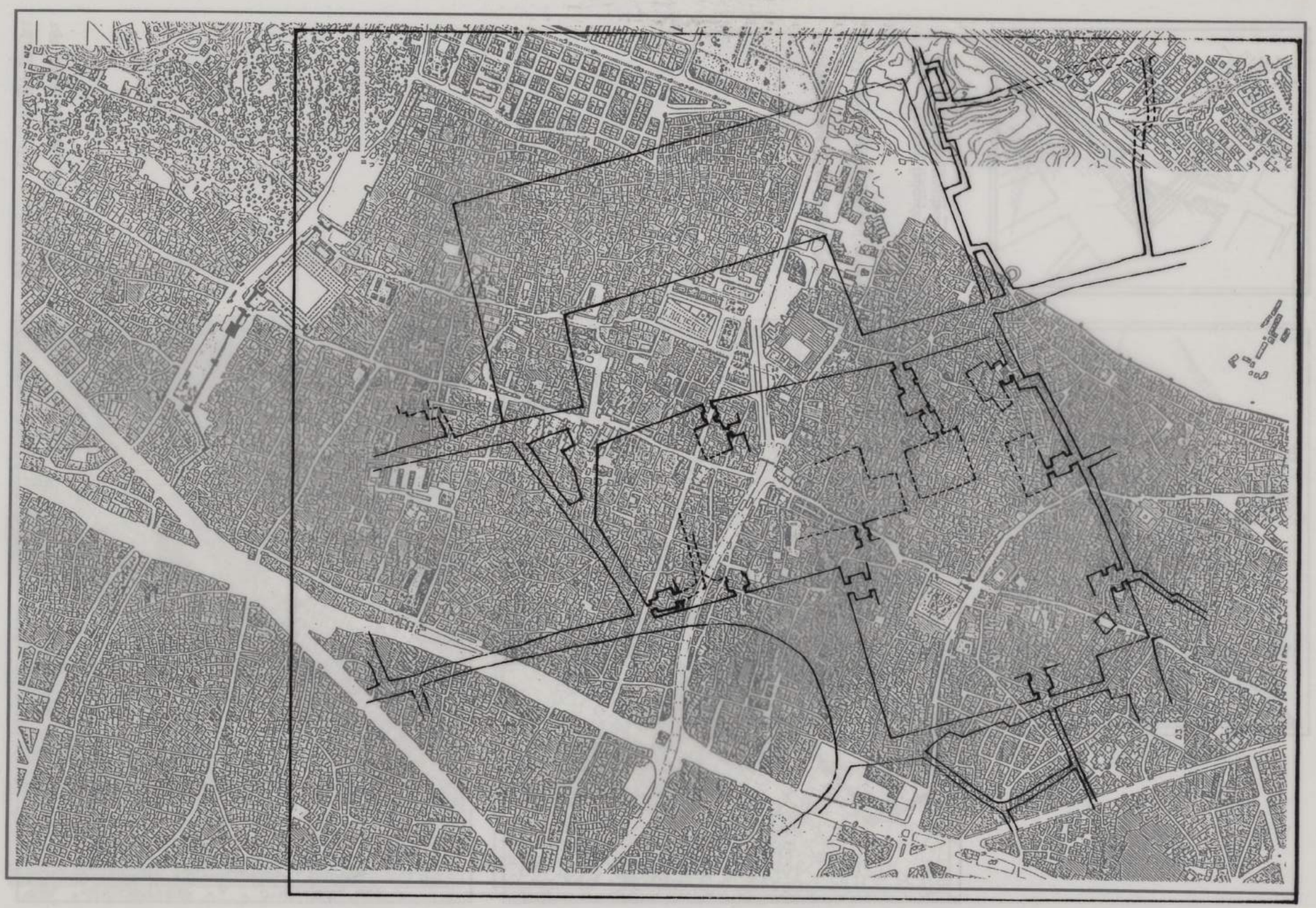
Tracés et empreintes.

Traces des palais et de l'enceinte fatimides.

FIG 84: Emplacement des palais fatimides par rapport au tissu actuel de la ville ancienne et situation des portes du palais Est.. Ech: 1/5000°.

FIG.85: Enceintes des villes fatimide et mamelouke, et situation des palais.



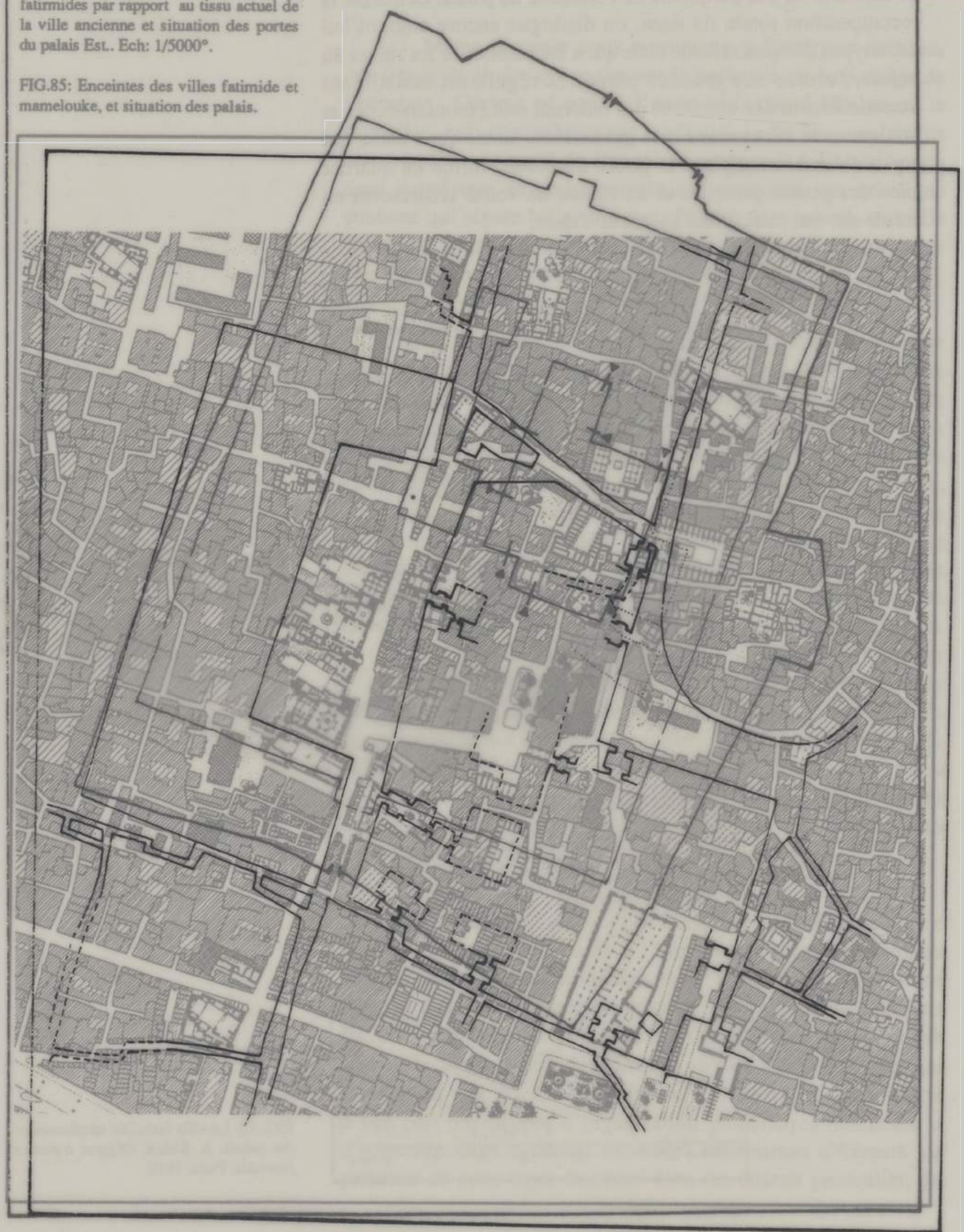


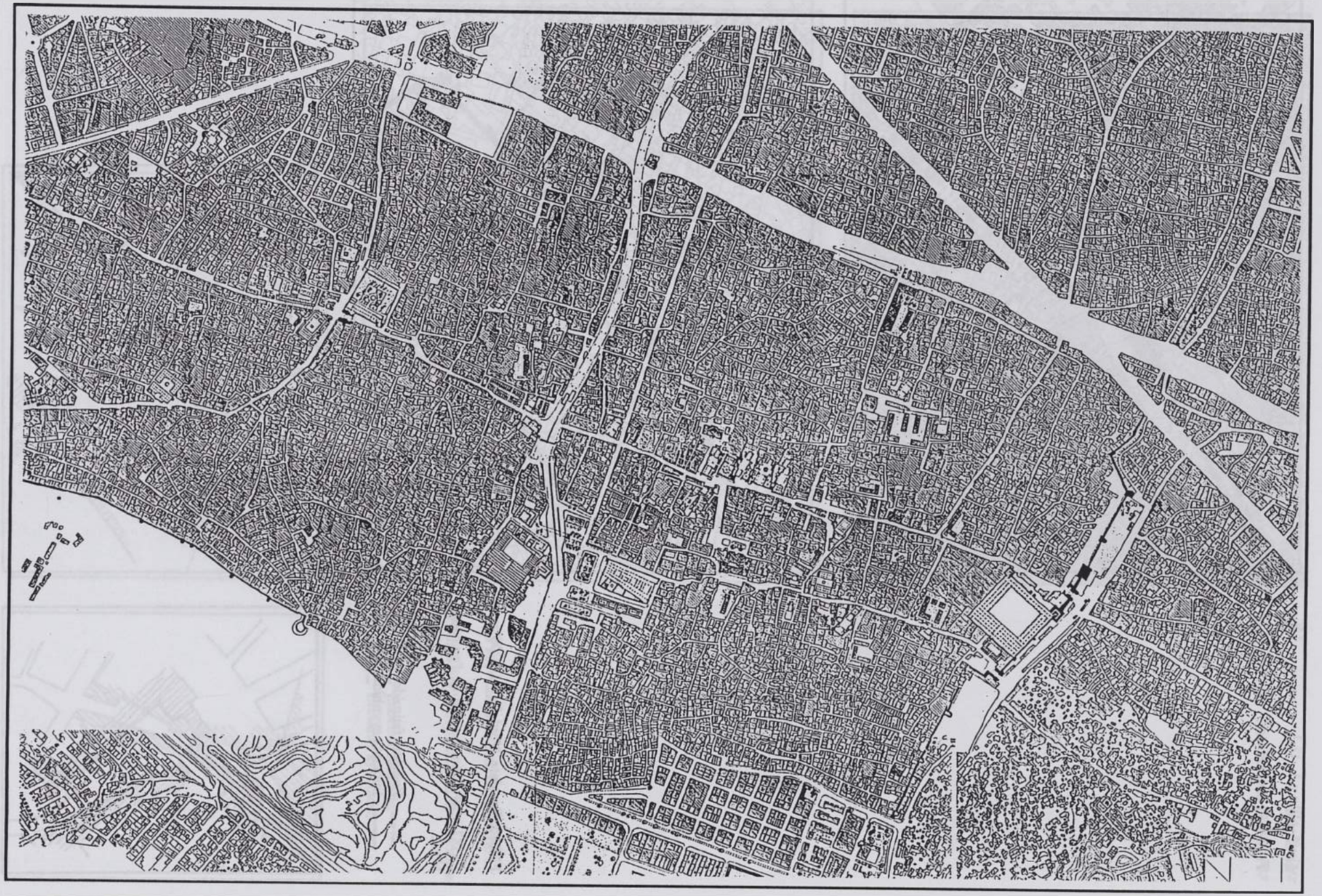
Tracés et empreintes.

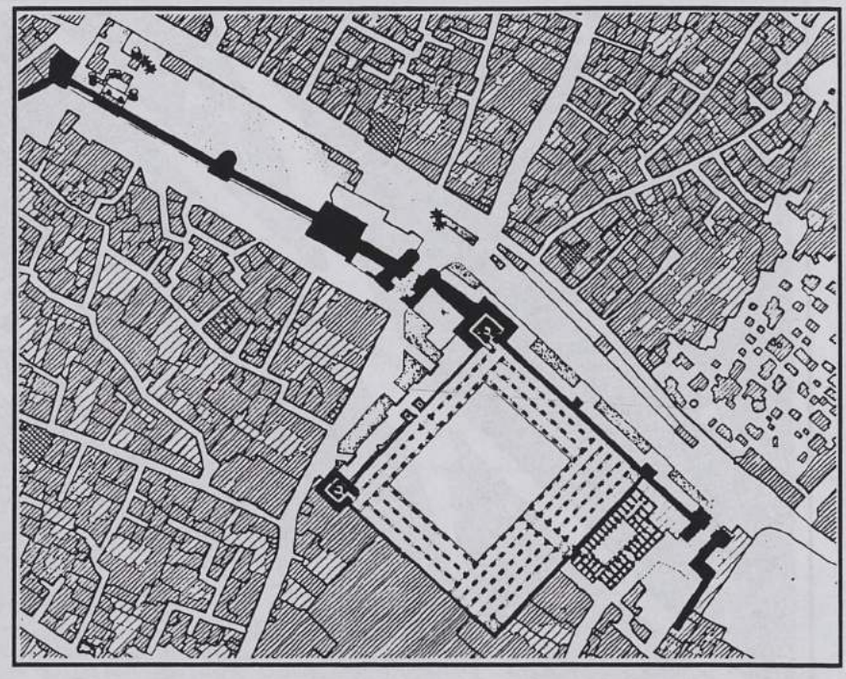
Traces des palais et de l'enceinte fatimides.

FIG 84: Emplacement des palais fatirmides par rapport au tissu actuel de la ville ancienne et situation des portes du palais Est.. Ech: 1/5000°.

FIG.85: Enceintes des villes fatimide et mamelouke, et situation des palais.







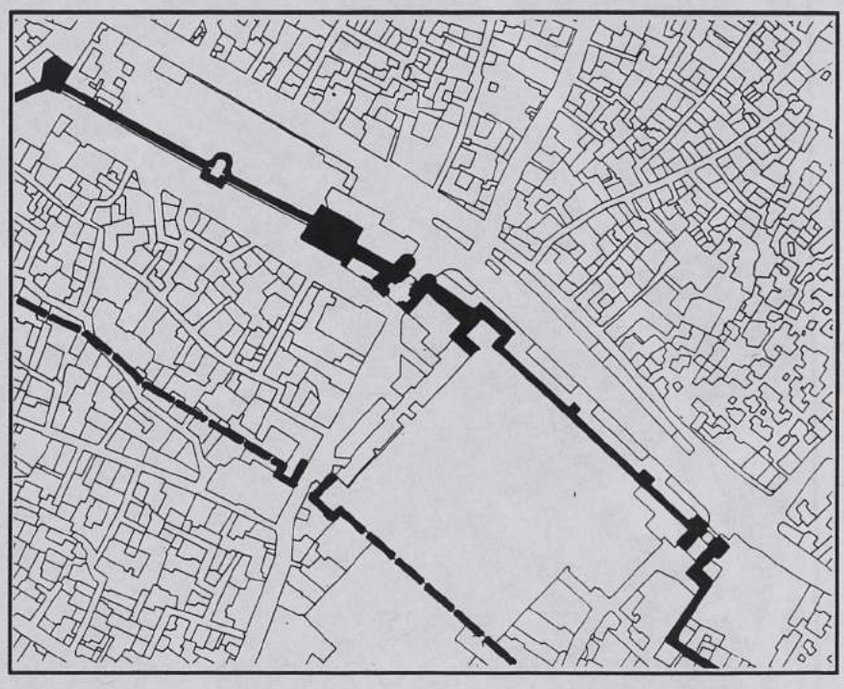
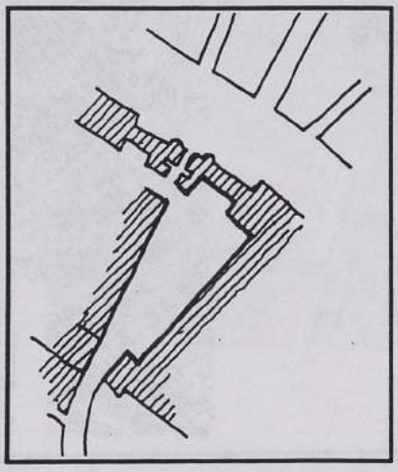
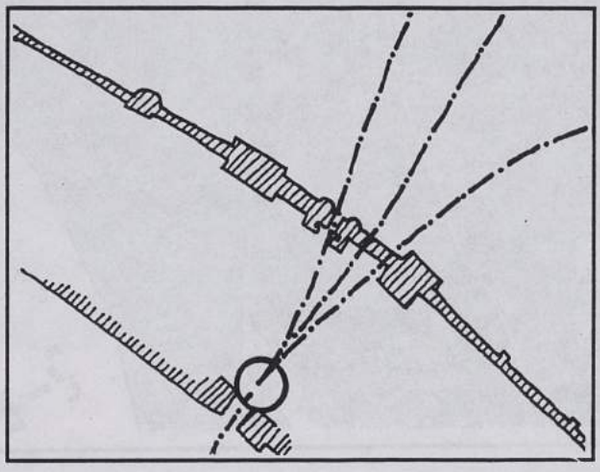


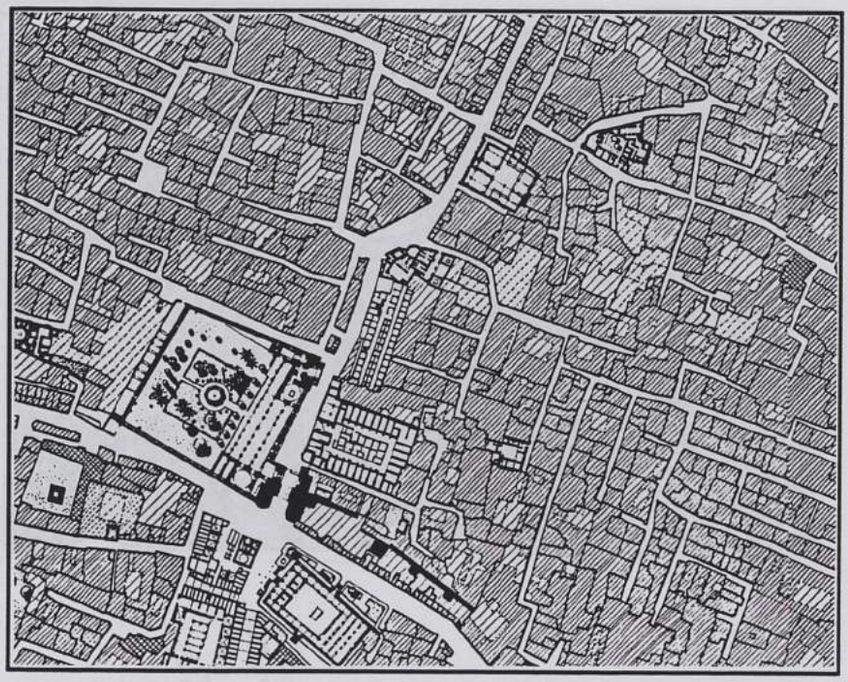
FIG.86: Enceinte. Nord. Ech 1/5000°.

FIG87 à 89: Déplacement de l'enceinte Nord.

Enceinte fatimide.
Enceinte ayyubide.







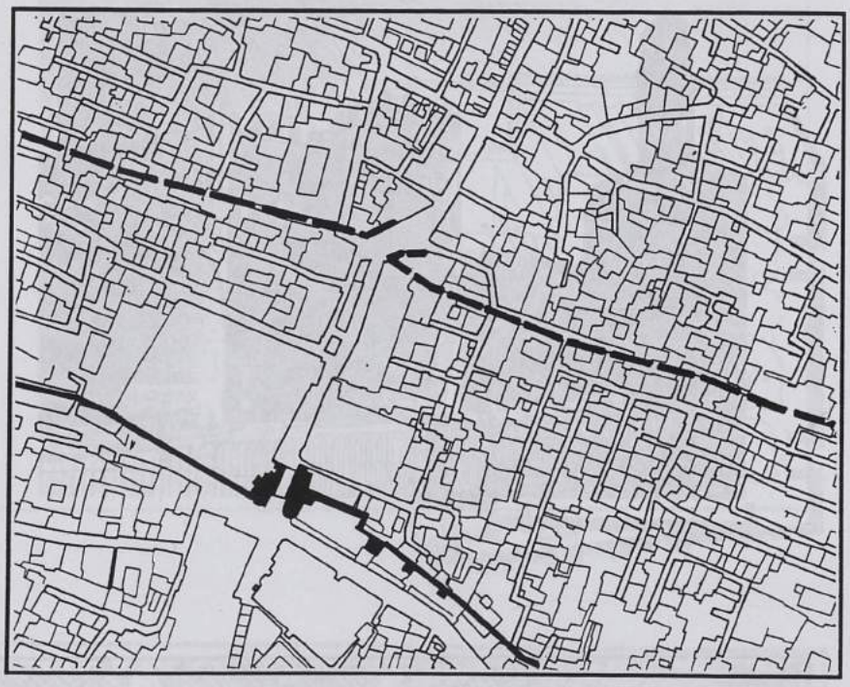
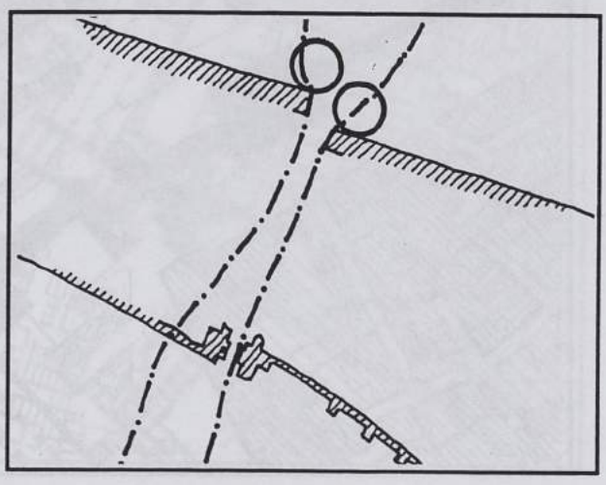
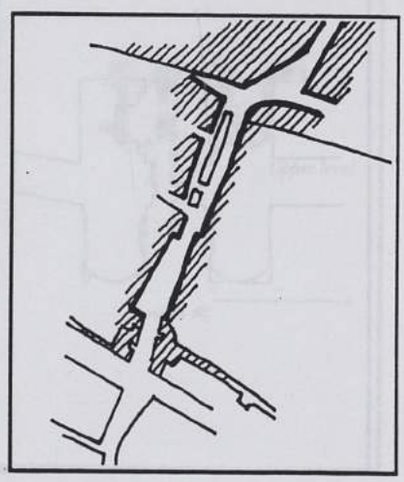


FIG 90; : Enceinte Sud. Ech: 1/5000°.

FIG.90 à 93: Déplacement de l'enceinte Sud.

Enceinte fatimide.
Enceinte ayyubide.

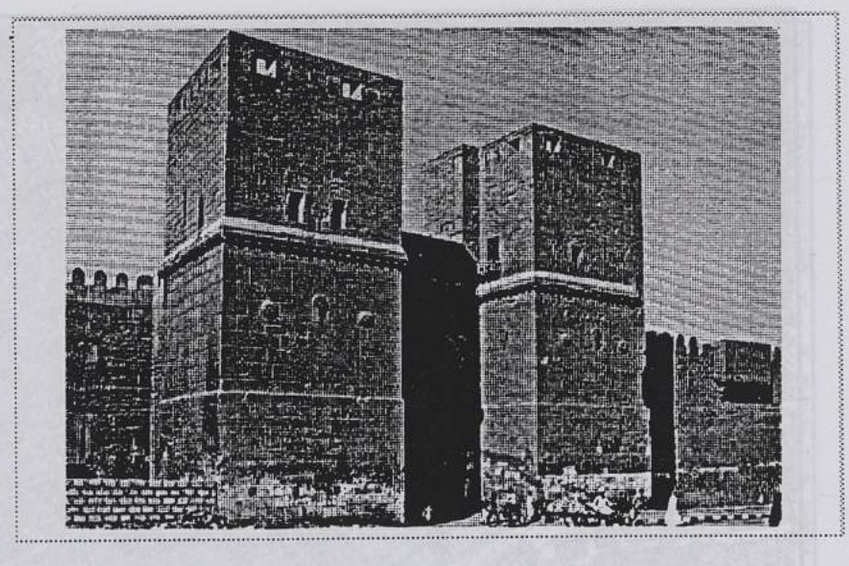




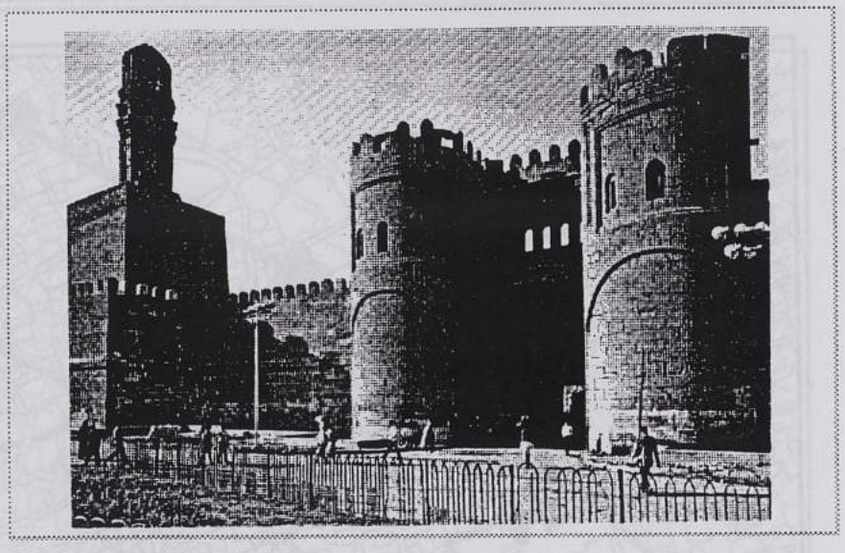
Franchissement des enceintes.

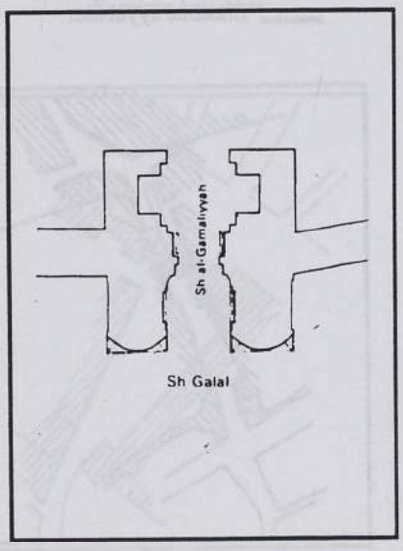
FIG.94 à 98: Porte Nord, Bab- el-Futuh. Ech :1/2000°.

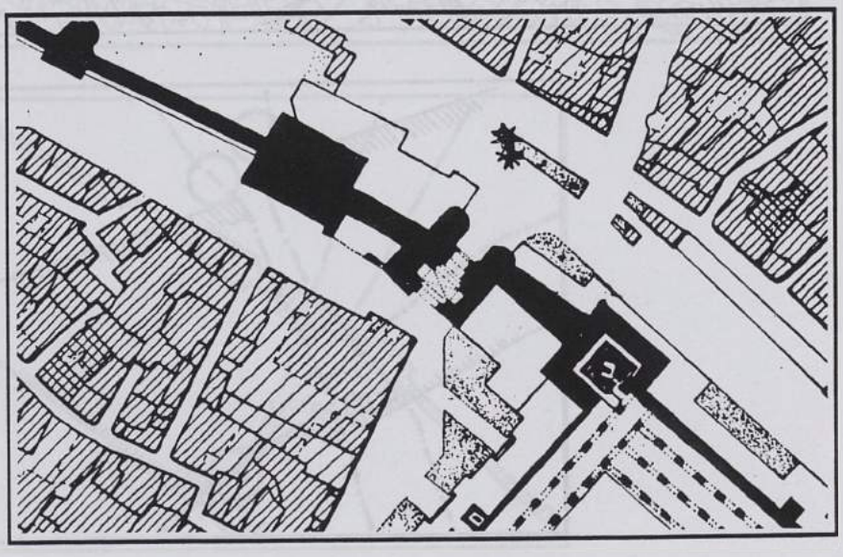
FIG 99 à 103: Porte Sud, Bab Zuweila. Ech 1/2000°.

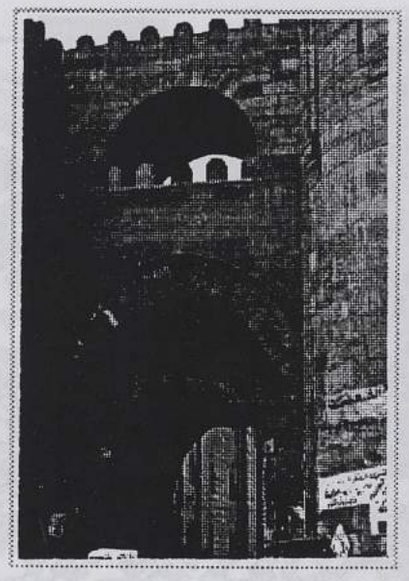


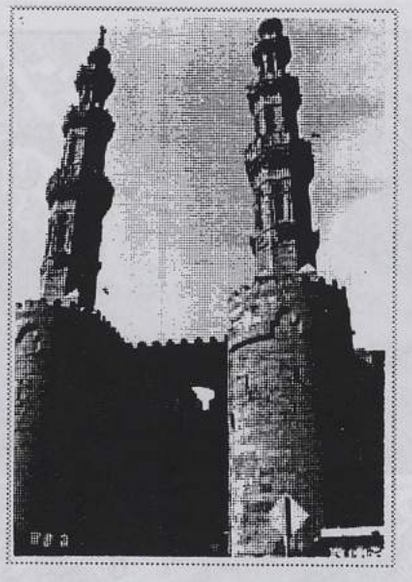


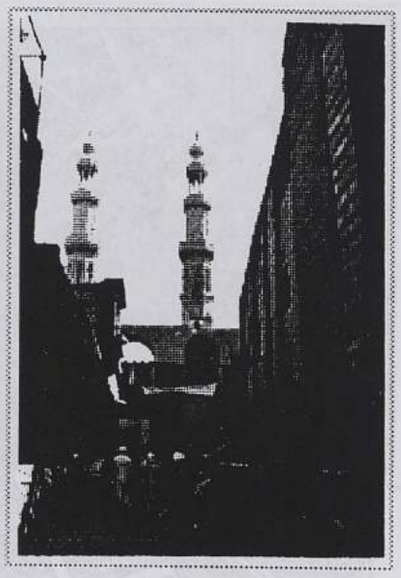


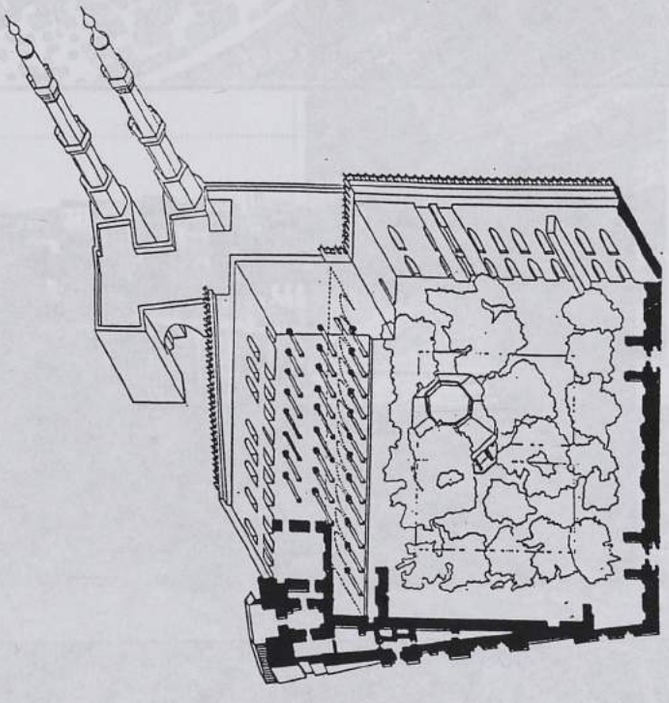


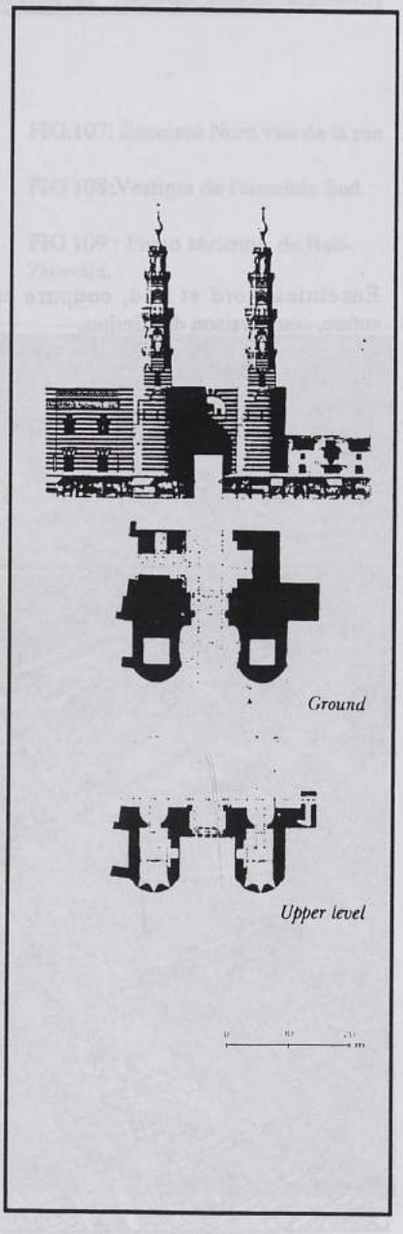


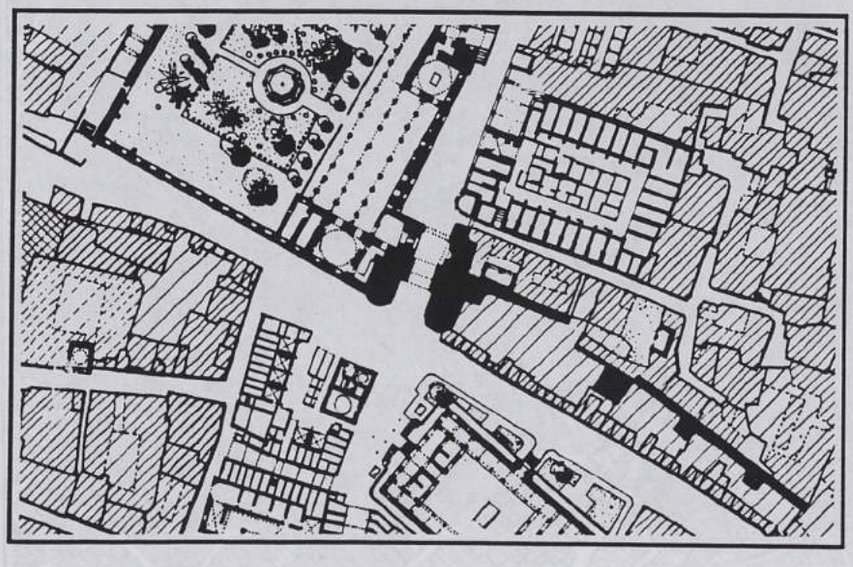


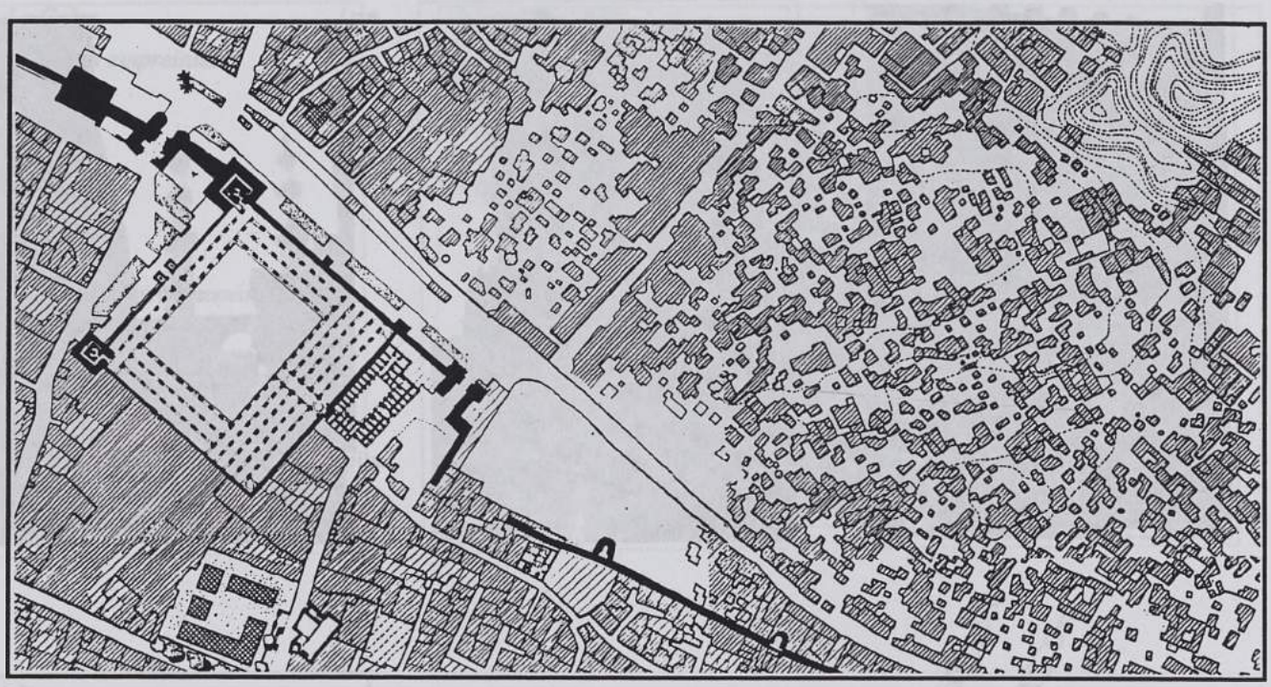


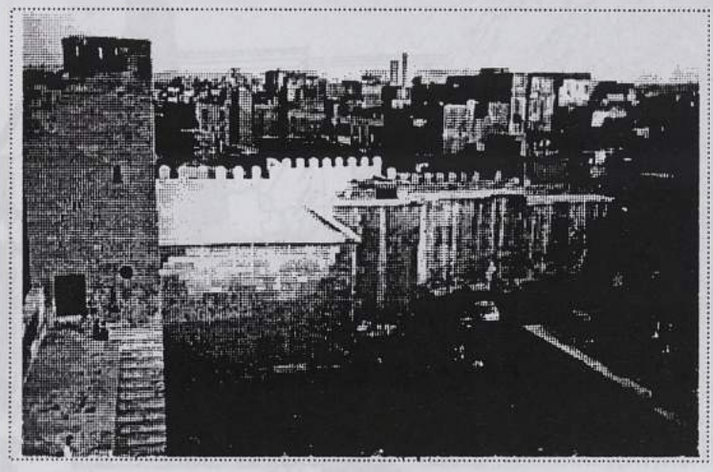





Ground
Upper level





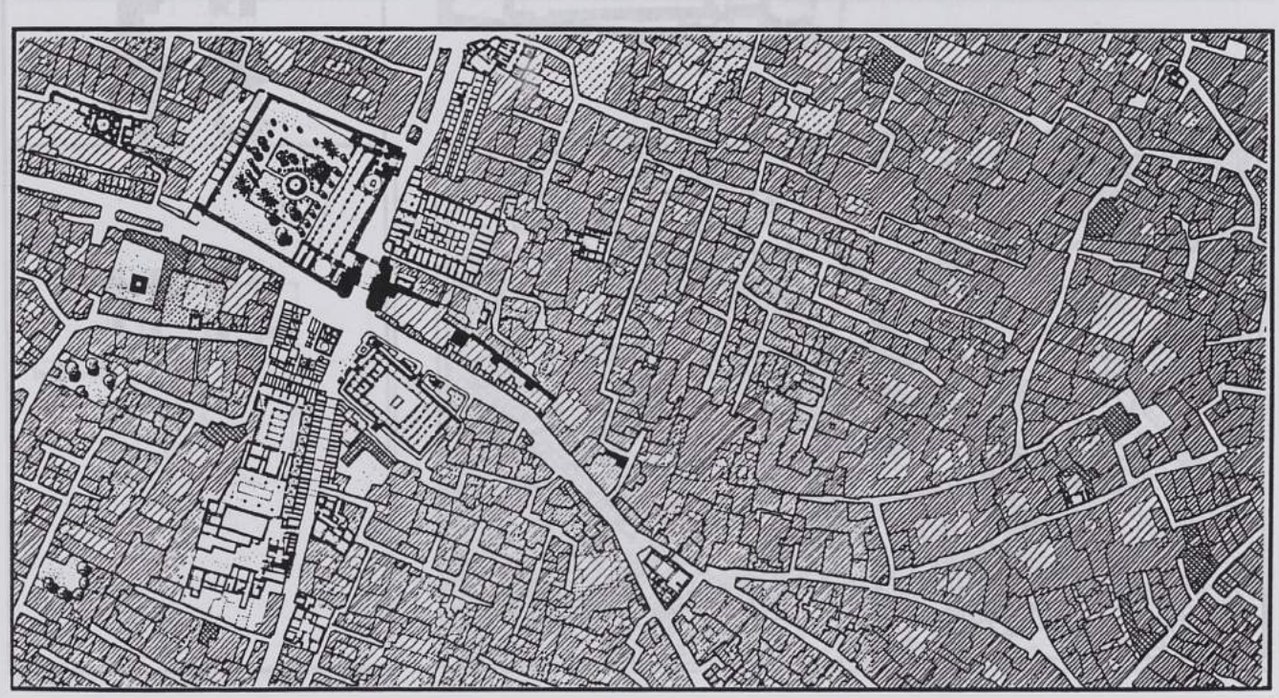


Enceintes Nord et Sud, coupure et suture, comparaison des limites.

FIG 104: Encente Nord.

FIG.105: Vue de l'enceinte Nord.

FIG 106.: Enceinte Sud.





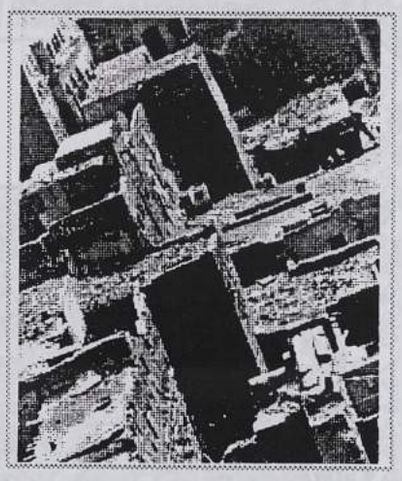
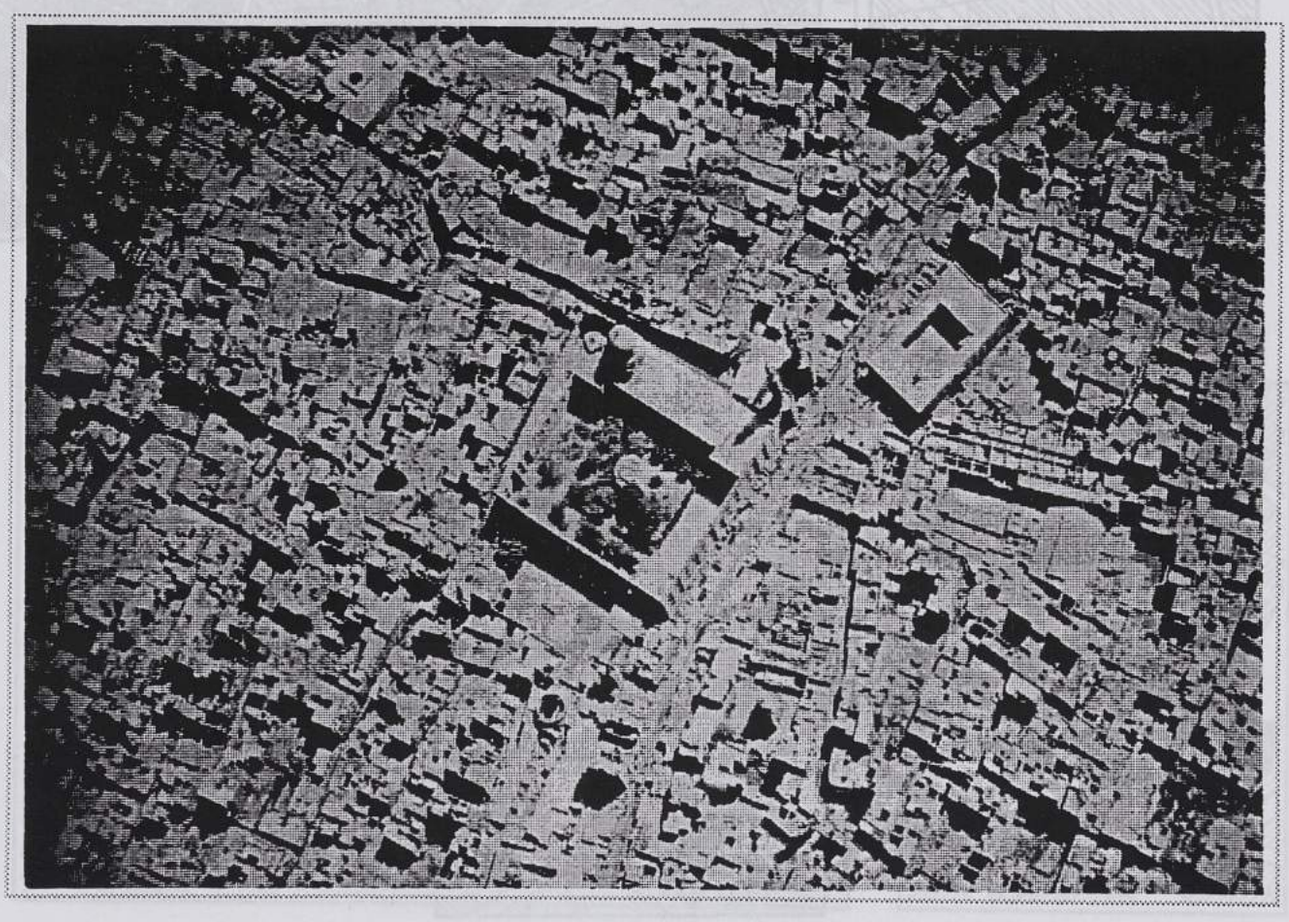


FIG.107: Enceinte Nord vue de la rue .

FIG 108:Vestiges de l'enceinte Sud.

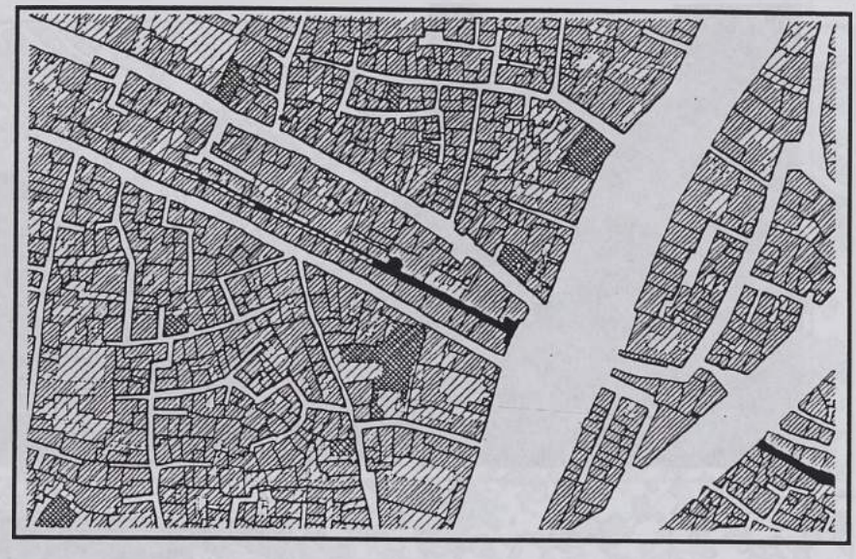
FIG 109 : Photo aérienne de Bab-Zuweila.



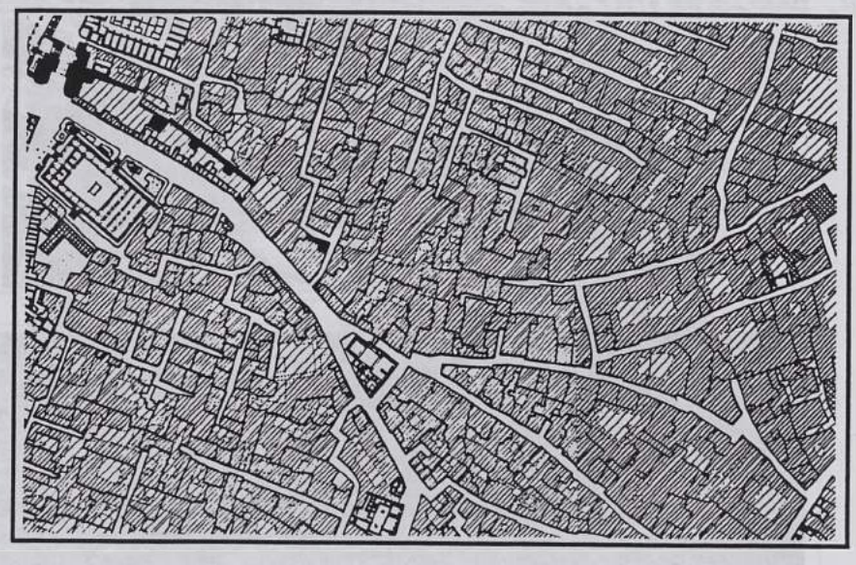
Coupure-suture,comparaison des limites existrant dans le tissu.

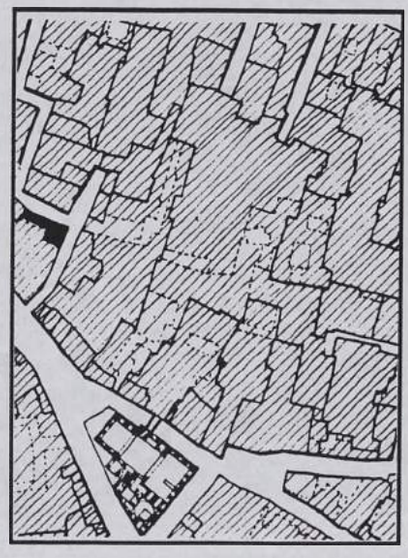
FIG 110 à 111: Enceite Nord à l'Ouest du Khalig. Ech 1/5000° et détail au 1/2000°.

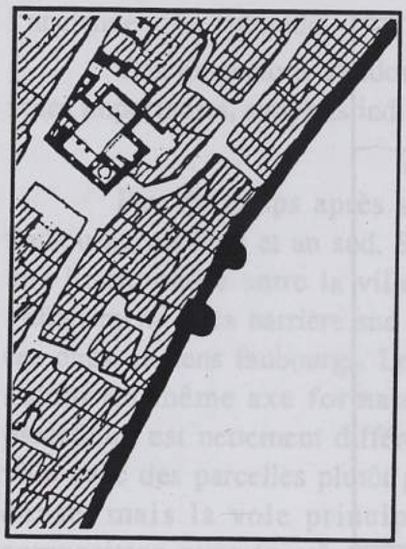
FIG 112 à 113: Enceinte Sud à l'Est de Bab Zuweila. Ech 1/5000° et détail au 1/2000°.

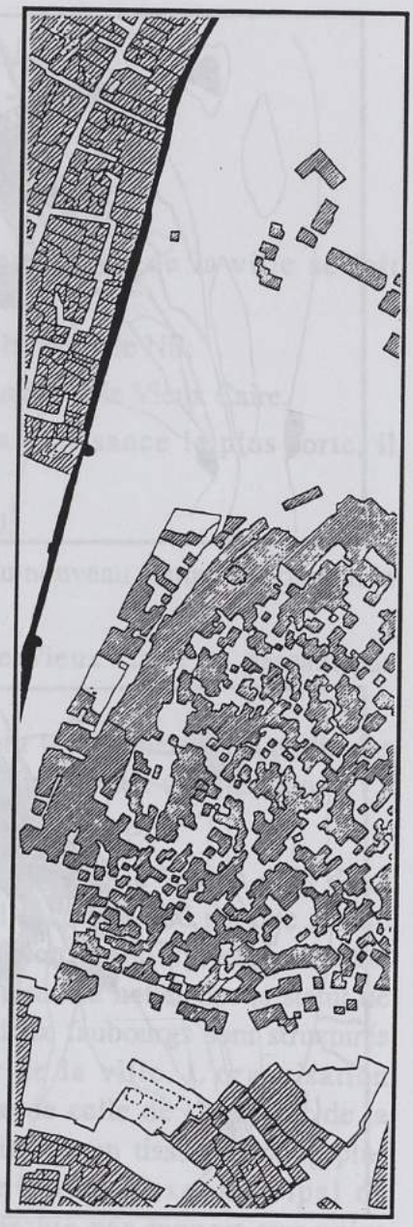








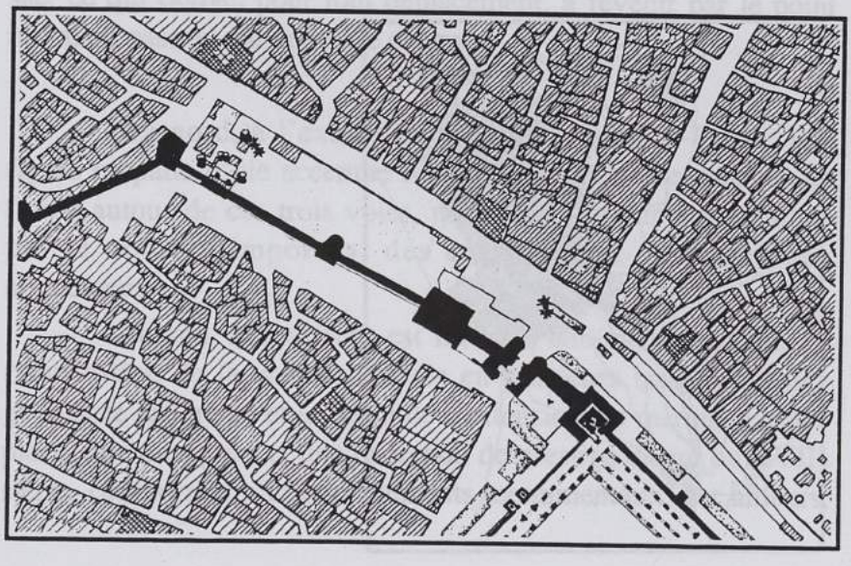


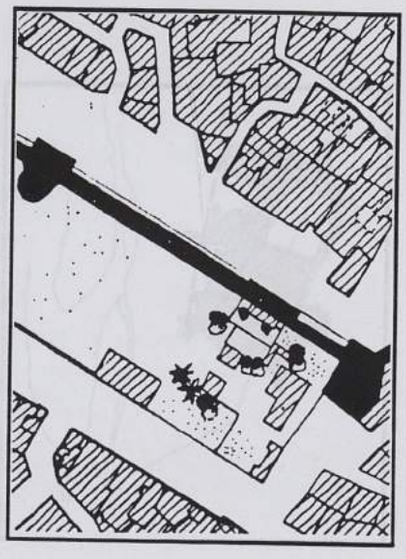


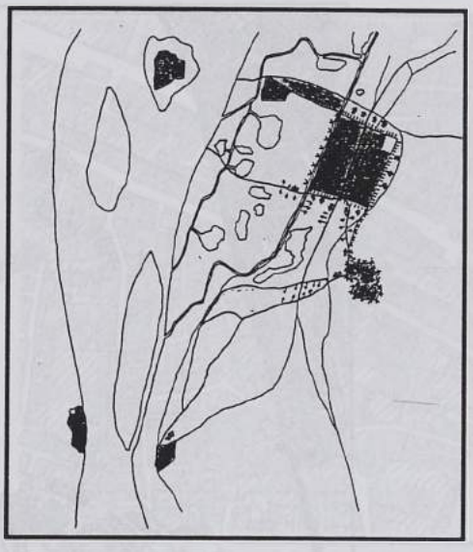
Coupure-suture,comparaison des limites existrant dans le tissu.

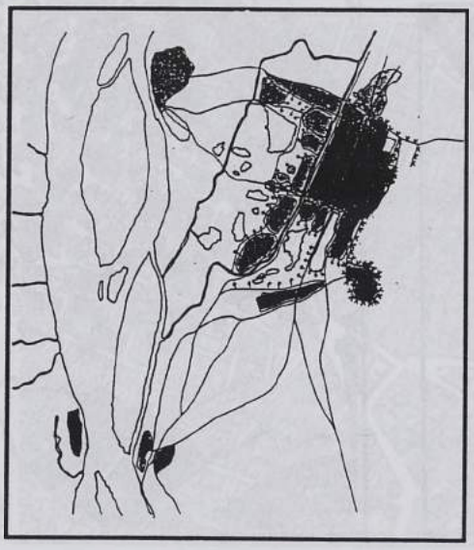
FIG 114 à 115:Enceinte Est au niveau du quartier de Bataniyya.. Ech 1/5000° et détail au 1/2000°.

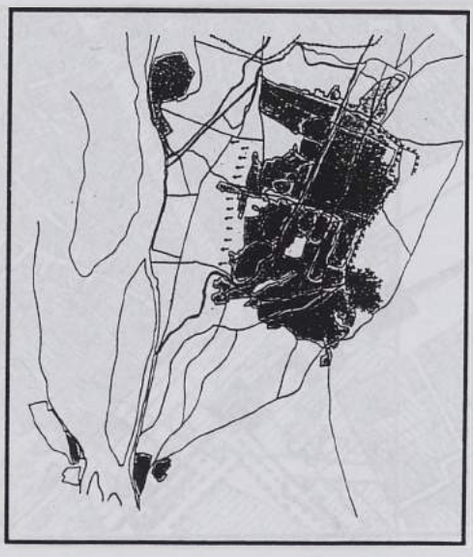
FIG 116 à 117: Enceinte Nord au niveau de Bab el- Futuh. Ech 1/5000° et détail au 1/2000°.











II- Extensions:

Dès le XIIe siècle, l'extension de la ville se fait essentiellement dans deux directions:

- à l'ouest vers le port du Bulaq et le Nil;
- au sud, entre la ville fatimide et le Vieux Caire.

Le sud est le lieu de la croissance la plus forte, il concerne trois directions:

- le long de l'axe principal;
- au sud/est en direction du nouveau centre du pouvoir, la citadelle;
- entre la citadelle et le Vieux Caire en passant par l'ancienne ville Tulunide.

Ces extensions s'ordonnent principalement à partir des voies importantes, supports indispensables de l'urbanisation.

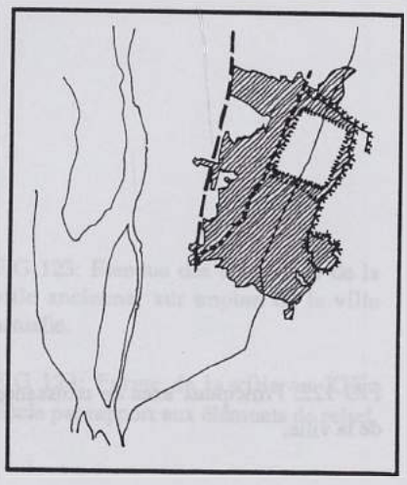
Peu de temps après sa création, la ville a déjà deux faubourgs, au nord et au sud. Si l'enceinte nord marque encore une limite claire entre la ville et son faubourg, en revanche, l'effacement de la barrière sud différencie nettement le statut de ces deux anciens faubourgs. Les deux faubourgs sont structurés autour du même axe formateur de la ville. L'organisation parcellaire est nettement différente de celle de l'intérieur de la ville avec des parcelles plutôt petites et un tissu beaucoup plus dense, mais la voie principale forme l'axe principal de composition avec la même hiérarchie par rapport aux voies secondaires ou transversales. C'est d'autant plus frappant qu'un grand nombre de ces rues transversales se terminent en cul-de-sac, ce qui oblige, pour tout déplacement, à revenir par le point initial en passant par cette rue centrale.

Au nord, à l'extérieur de la porte Bab al-Futuh, une figure en patte d'oie accentue l'effet de la porte. Le quartier est formé autour de ces trois voies, mais l'axe principal prédomine par le nombre important des édifices qui marquent son alignement.

Au sud, le faubourg est formé d'une autre manière. La ramification de la voie principale en plusieurs branches a une géométrie différente et le début de l'extension est marqué par une place, une mosquée, et une opération de prestige datant du XVIIe siècle, comportant plusieurs éléments monumentaux. Par ailleurs,

FIG 118 à 120: Schémas de croissance, trois grandes étapes: XVe, XVIIe et XIXe siècle.

FIG121: Schéma montrant l'étendue des extensions au XIXe siècle..



la quasi disparition de la muraille dans la partie sud/est de la ville, rend très difficile la distinction entre la ville du XIIe siècle et ses extensions. En effet, comme nous le verrons plus loin, la croissance s'organise à partir d'une série de quartiers qui s'attachent directement à la ville.

A l'est, la ville n'a pratiquement pas bougé du XIIe siècle à la fin du XIXe siècle[14] . L'enceinte datant de cette époque est doublée par une barrière naturelle formée par des anciennes collines de décombres et par la chaîne des collines d'al-Muqattam. Entre ces deux collines une autre ville s'est installée : la Cité des morts.

A l'ouest la situation est différente et la progression de la ville se fait différemment: contrairement à l'est, des importantes extensions se sont formées à l'extérieur de la muraille dés l'époque mamelouke. Mise à part la double enceinte de la ville Fatimide (au Xe siècle) dont la présence ne subsiste que dans le nom significatif de la rue : Bayn al-Surayn (la rue entre les deux murailles), il n'y a aucune trace d'autres murailles. On peut se demander, cependant, si l'absence d' enceinte ne tient pas à la situation géographique de cette partie de la ville, et à l'instabilité des terrains durant plusieurs siècles. Le déplacement du lit du Nil vers l'ouest et ses conséquences (terrains marécageux, étangs, inondations..) ont constitué des obstacles urbains. La progression de la ville s'en est ressentie, d'où une croissance plutôt dispersée et fractionnée jusqu'au XIXe siècle. L'extension se faisait essentiellement autour des voies qui reliaient la ville à son port de l'époque. L'aménagement de la ville moderne à partir du nouveau centre, Azbakiyya, situé à la charnière de la ville ancienne, eut un effet direct aussi bien sur la ville ancienne que sur ses anciennes extensions ouest.

14- La limite Est de la ville Fatimide était à l'emplacement de l'actuel rue Baha' al-Din. L'enceinte a été repoussée plus à l'Est par Salah al-Din au XIIe siècle. Le terrain entre les deux enceintes est resté libre jusqu'au XIXe siècle quand le quartier Darrasa a été loti. Ce quartier se distingue nettement du reste de la ville ancienne par ses rues quadrillées et les îlots réguliers.

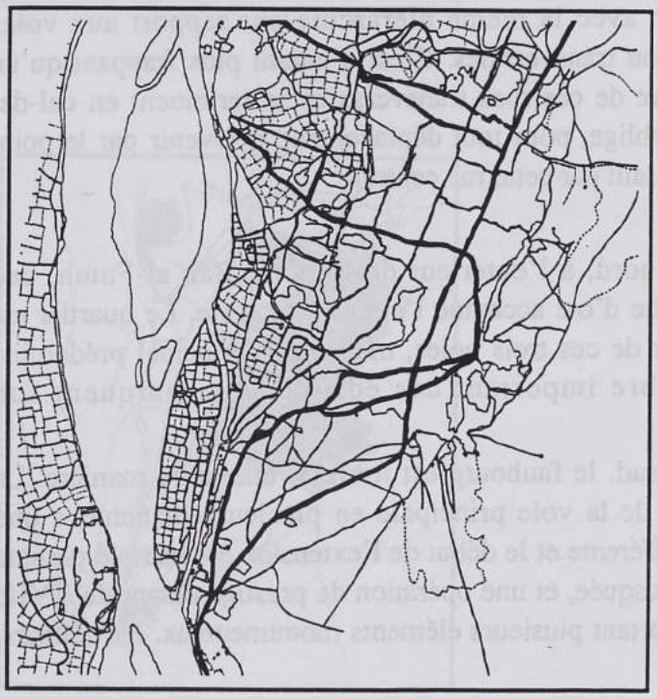
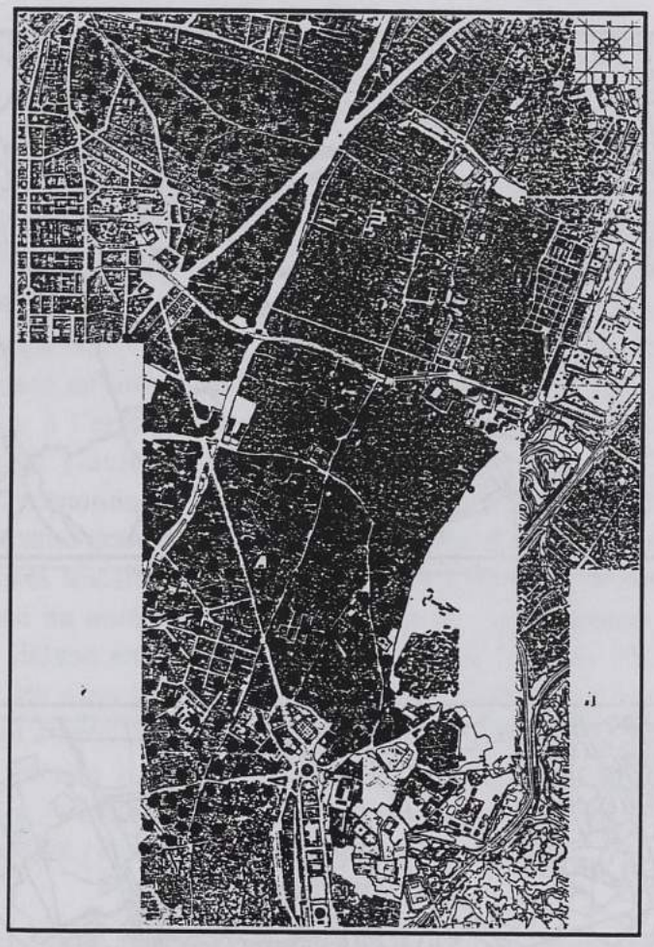


FIG 122: Principaux axes de croissance de la ville.



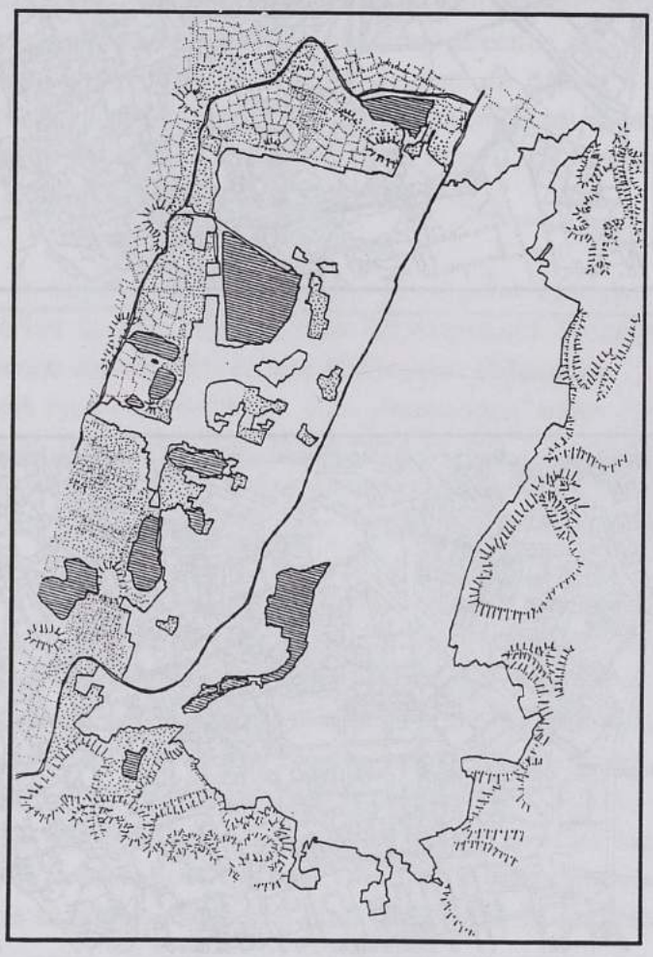
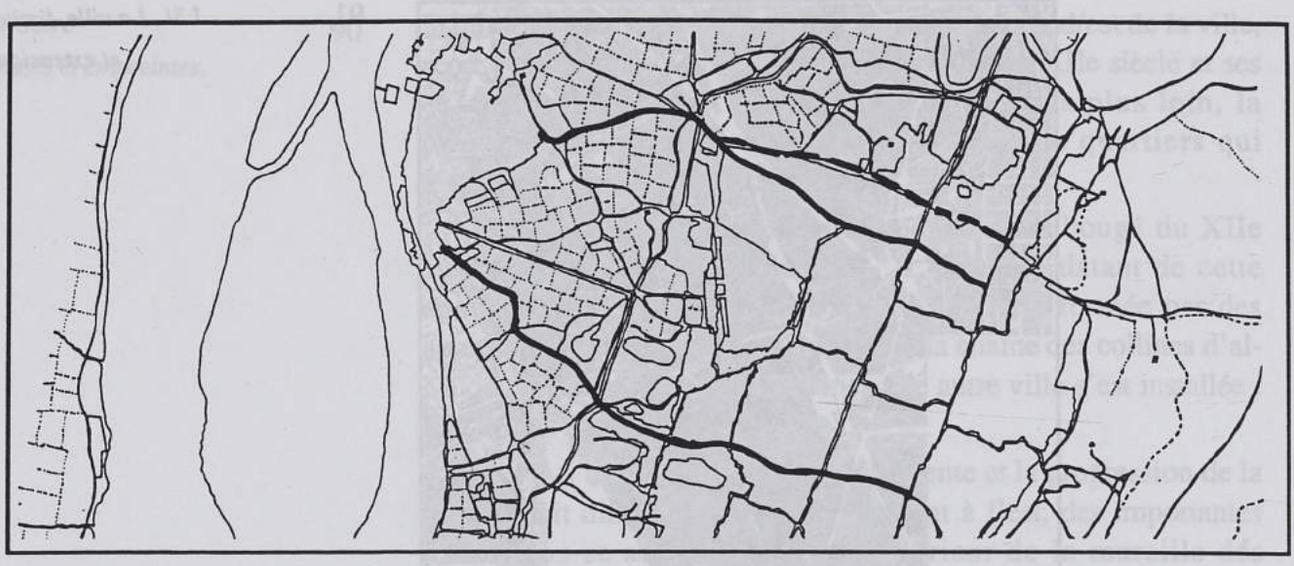
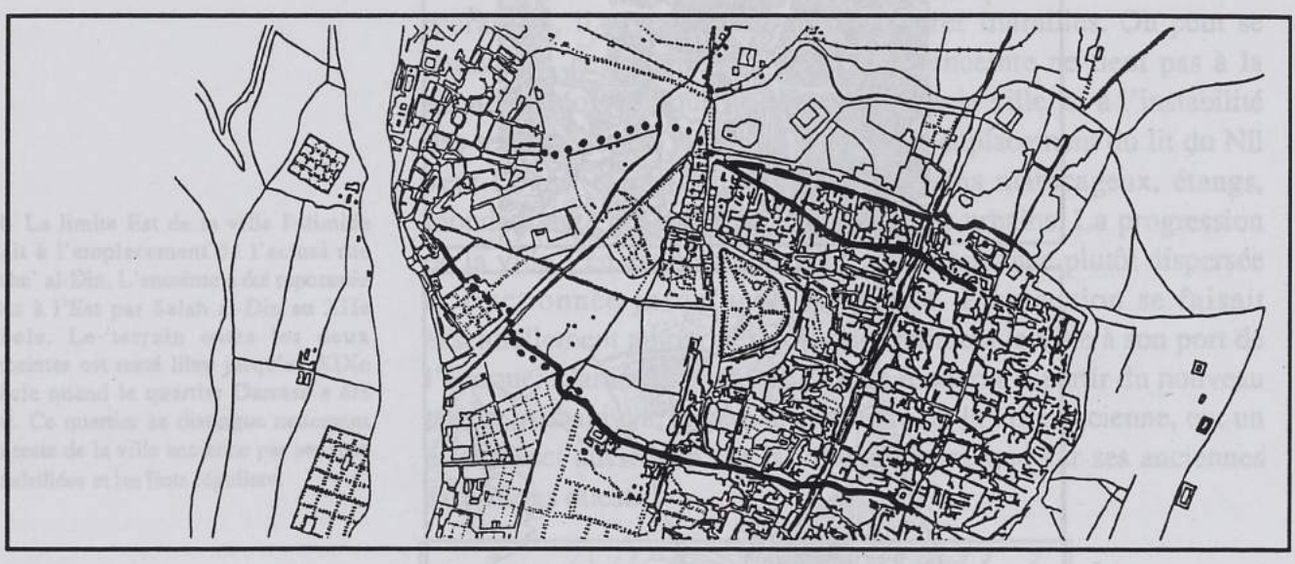
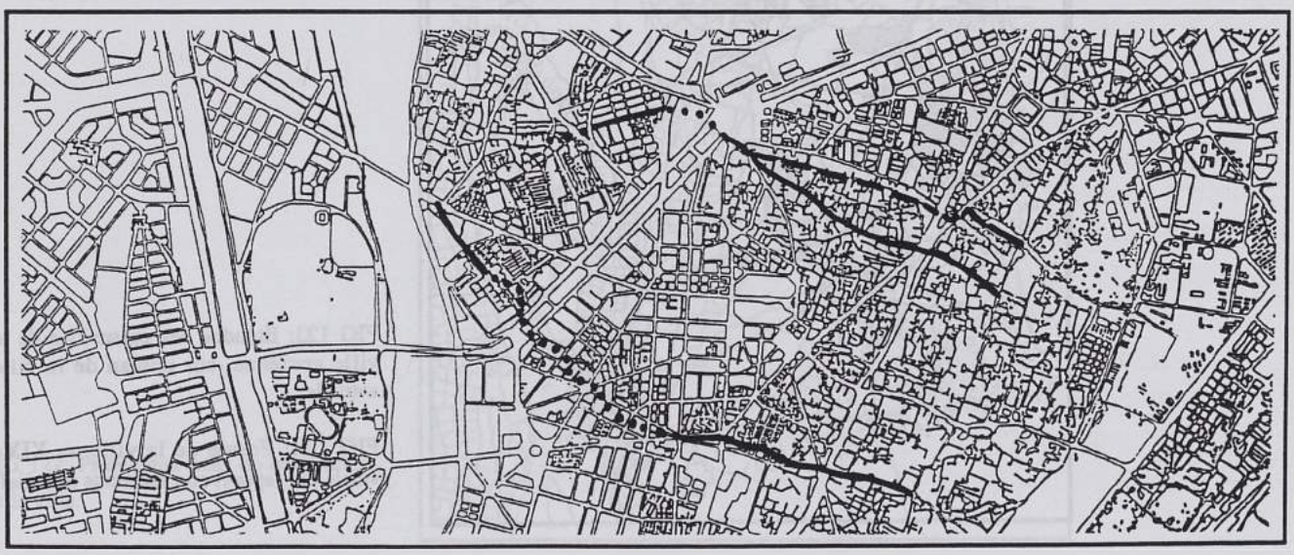


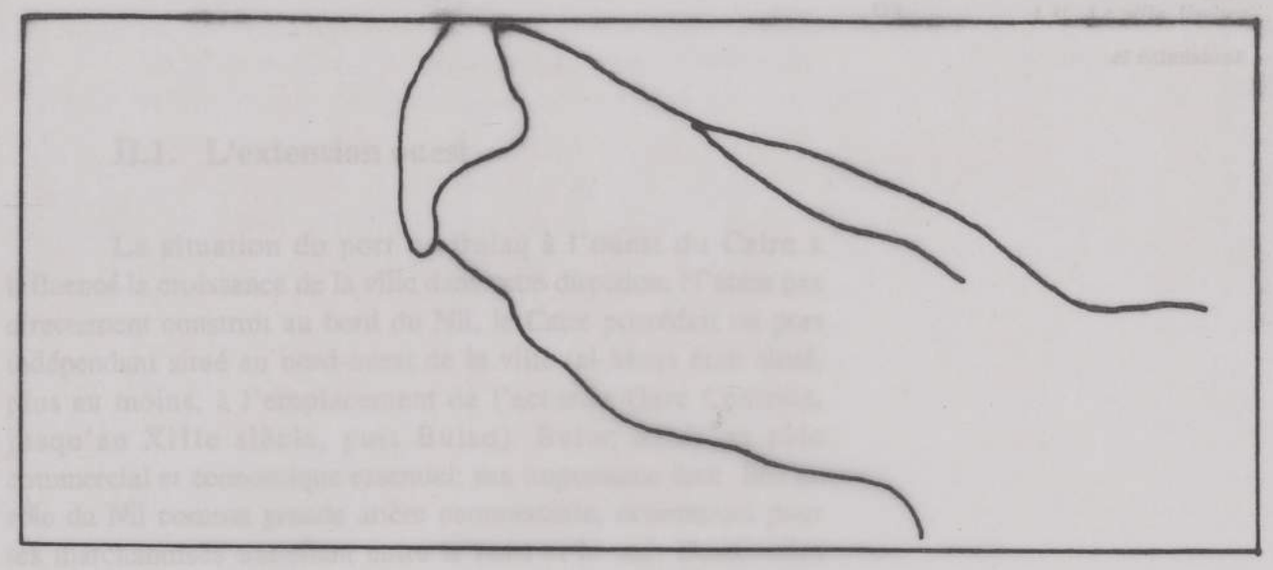
FIG 123: Etendue des extensions de la ville ancienne sur unplan de la ville actuelle.

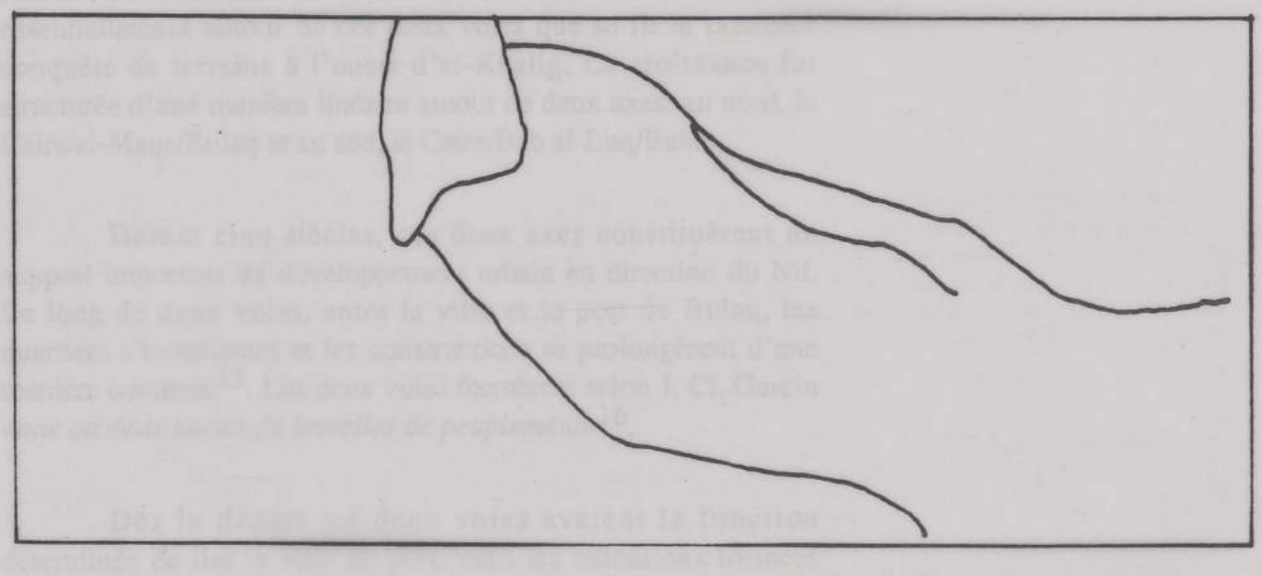
FIG 124: Forme de la ville au XIXe siècle par rapport aux éléments de relief.

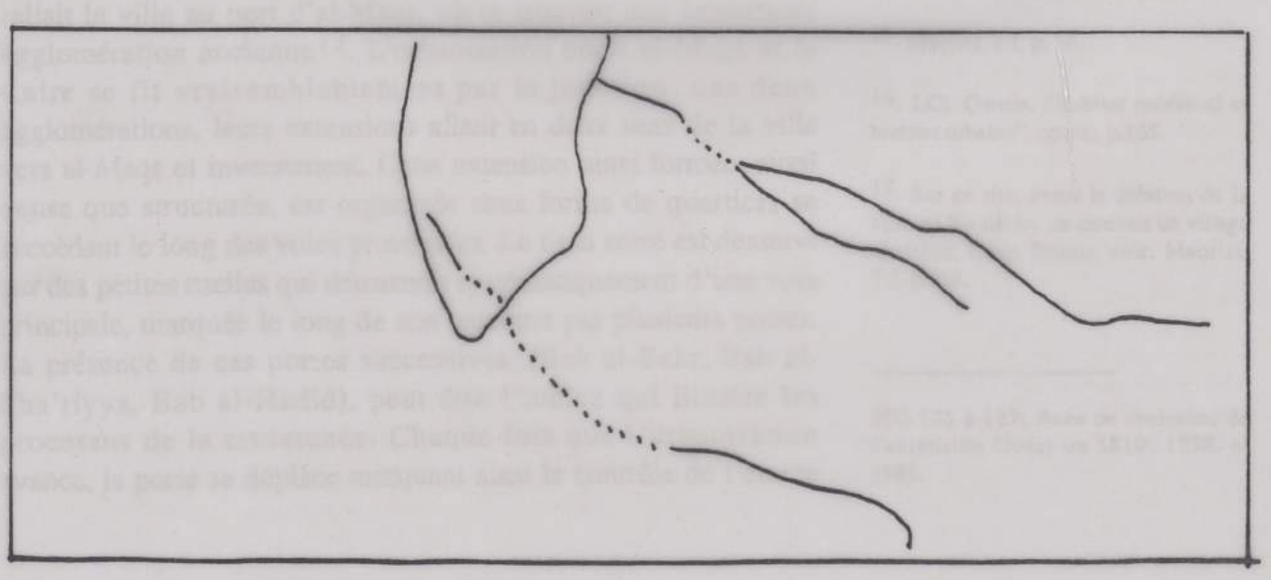


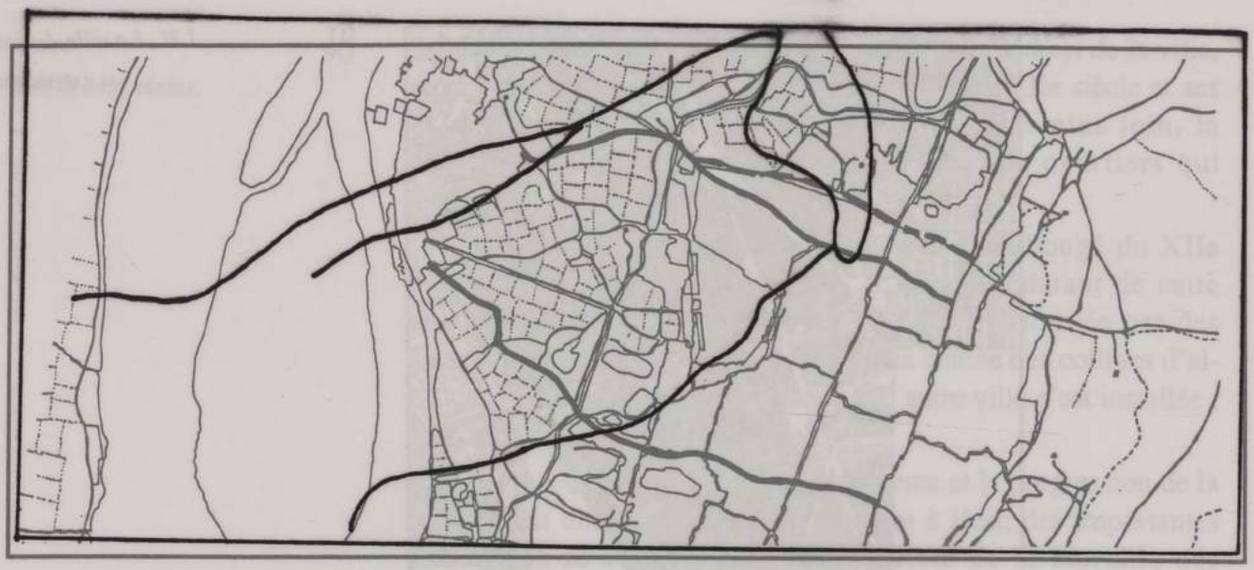


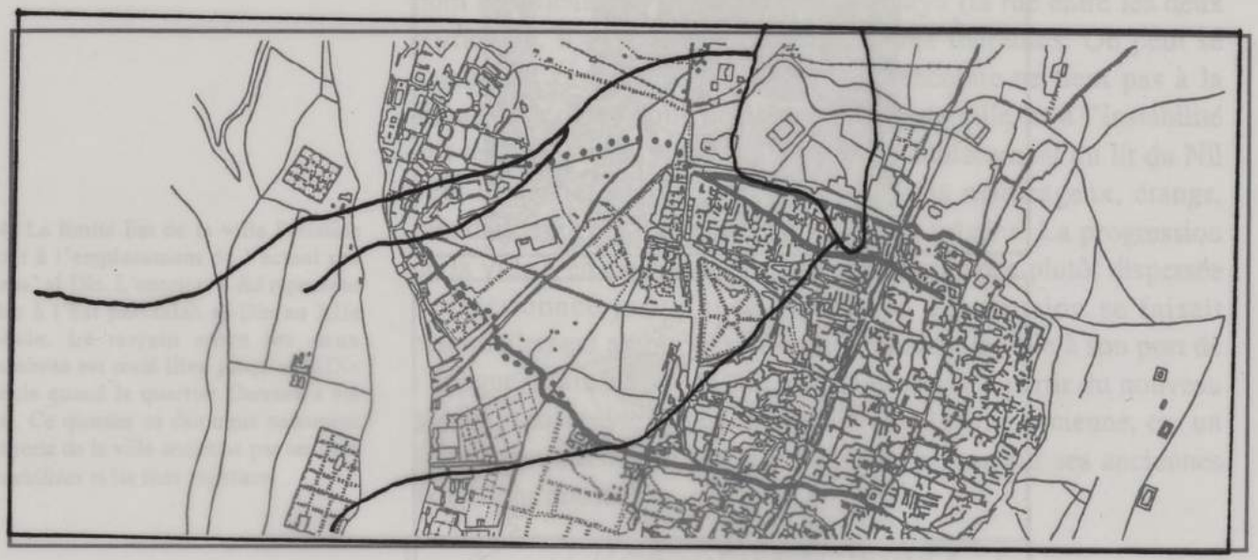


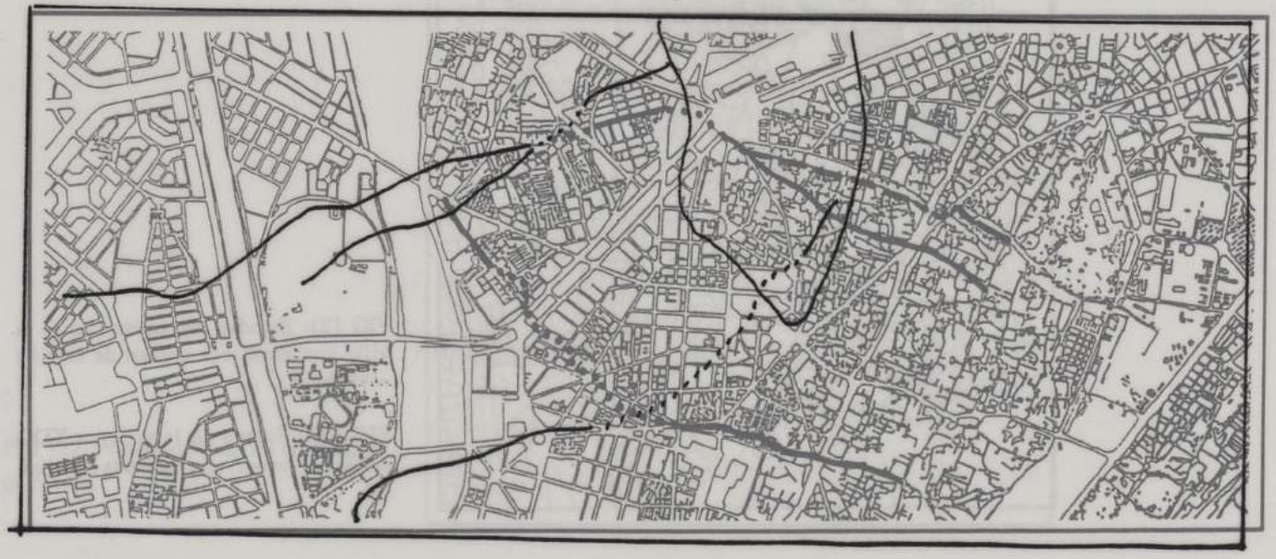












II.1. L'extension ouest

La situation du port de Bulaq à l'ouest du Caire a influencé la croissance de la ville dans cette direction. N'étant pas directement construit au bord du Nil, le Caire possédait un port indépendant situé au nord-ouest de la ville (al-Maqs était situé, plus au moins, à l'emplacement de l'actuelle Gare Centrale, jusqu'au XIIIe siècle, puis Bulaq). Bulaq avait un rôle commercial et économique essentiel; son importance était liée au rôle du Nil comme grande artère commerciale, notamment pour les marchandises transitant entre le nord et le sud. Deux voies est/ouest, l'une au nord et l'autre au sud de la ville fatimide, assuraient la liaison entre la ville et son port au bord du Nil formant ainsi les axes de commerce et de ravitaillement. C'est essentiellement autour de ces deux voies que se fit la première conquête de terrains à l'ouest d'al-Khalig. La croissance fut structurée d'une manière linéaire autour de deux axes: au nord, le Caire/al-Maqs/Bulaq et au sud, le Caire/Bab al-Luq/Bulaq.

Durant cinq siècles, ces deux axes constituèrent un support important du développement urbain en direction du Nil. Le long de deux voies, entre la ville et le port de Bulaq, les quartiers s'installèrent et les constructions se prolongèrent d'une manière continue[15]. Les deux voies formèrent selon J. Cl. Garcin *«une ou deux sortes de bretelles de peuplement»*[16].

Dès le départ les deux voies avaient la fonction déterminée de lier la ville au port, mais les extensions formées autour de chacune d'entre elles étaient légèrement différentes. La voies nord, déjà bien plus ancienne, était auparavant l'artère qui reliait la ville au port d'al-Maqs, où se trouvait une importante agglomération ancienne[17]. L'urbanisation entre al-Maqs et le Caire se fit vraisemblablement par la jonction des deux agglomérations, leurs extensions allant en deux sens de la ville vers al-Maqs et inversement. Cette extension ainsi formée, aussi dense que structurée, est organisée sous forme de quartiers se succèdant le long des voies principales. Le tissu serré est desservi par des petites ruelles qui démarrent systématiquement d'une voie principale, marquée le long de son parcours par plusieurs portes. La présence de ces portes successives, (Bab al-Bahr, Bab al-Sha'riyya, Bab al-Hadid), peut être l'indice qui illustre les processus de la croissance. Chaque fois que l'urbanisation avance, la porte se déplace marquant ainsi le contrôle de l'entrée

15- Maqrizi, T.I, p. 36.

16- J.Cl. Garcin, "Habitat médiéval et histoire urbaine", op.cit., p.165.

17- Sur ce site, avant la création de la ville au Xe siècle, se trouvait un village chrétien, Umm Dunin, voir, Maqrizi, T.I, p.359.

FIG 125 à 127: Axes de croisance de l'extension Ouest en 1810, 1858, et 1985.

ou de la sortie. C'est le témoignage de la nouvelle limite du quartier née de cette progression.

L'extension autour de la voie sud est organisée, en revanche, sous la forme d'une agglomération linéaire, très peu profonde, entre la ville et Bab al-Luq où se trouvait le quartier des tanneries[18]. Cette forme linéaire est due surtout à la présence d'une série d'étangs, de jardins et de cimetières à proximité de l'agglomération. En effet, hormis la forte concentration urbaine autour de ces deux axes, la progression de la ville dans cette région était étroitement liée à sa situation topographique: l'instabilité des terrains et la présence des étangs et des terrains marécageux ne pouvaient pas permettre un développement urbain continu en dehors de quelques supports existants tels les voies et les bordures des étangs. Cette région en grand partie gagnée par le recul du Nil vers l'ouest, nécessitait un entretien permanent, qui ne pouvait être pris en charge que par un pouvoir stable capable de gérer les grands travaux d'infrastructure: creusement de canaux d'irrigation et de drainage, pour assurer la stabilité des étangs et la transformation des terrains marécageux en jardins et vergers.

C'est ainsi que, au XIVe siècle sous la règne de Nasir Muhammed Ibn Qalaun, les importants aménagement faits, entre-autre le creusement d'al-Khalig al-Nasri et l'aménagement de grands Bustan "jardins", ont été l'occasion d'une spectaculaire poussée de la ville vers l'ouest. Maqrizi dans ces chroniques décrit l'ampleur de ce grand développement urbain dans cette région où l'urbanisation était continue de Bulaq, au nord, jusqu'à l'étang d'al-Fil, au sud [19]. Il parle également des quartiers au nord entre al-Maqs et al-Dikka en direction du Nil où "*la population avait construit des magnifiques Bustan, beaucoup de maisons, de marchés, de mosquées et de Hammam*", et d'autres constructions tout au long d'al-Khalig al-Nasri et autour des étangs (al-Nasiriyya et al-Fil), à tel point *"qu'il ne restait plus de place qui ne soit occupée par des jardins, des palais et des maisons, des mosquées et des marchés, des rues et des impasses"* [20].

Mais cette urbanisation était souvent aléatoire et avait un caractère plutôt éphémère. Pendant les moments de trouble, de disette ou de basse crue, la ville décroît et la région ouest est la première a en subir les conséquences. Par la fragile stabilité du terrain, par le manque d'entretien et l'ensablement de canaux, les quartiers et l'agglomération sont directement touchés par l'abandon et la destruction[21].

18- L'ancien quartier des tanneries était situé jusqu'au sud de Bab Zuwayla, avant d'être transféré à l'extérieur de Bab al-Luq en 1600, à cause de l'important développement urbain dans la région sud, voir, Raymond, *Grandes villes*, p.60.

19- Maqrizi, *Hitat*, T. II, p.132.

20- *ibid*, T.II, p.130.

21- La fin du XVe siècle correspond à un tournant dans la prospérité économique de l'Egypte qui a directement influencé sa sécurité. La découverte de l'Inde et le transfert du commerce vers le Cap de Bonne Espérance, ont enlevé à l'Egypte une source importante de revenus. La faiblesse du pouvoir mamelouk, sa défaite face à l'armée ottomane, la révolte des militaires, et la rivalité entre les princes ont causé de grands dégâts dans tous le pays, et en particulier au Caire. La fin du XVIe siècle et le début du XVIIe siècle sont marqués par deux tremblement de terre, par la famine, la disette et des épidémies; la baisse de la population est importante et beaucoup de quartiers sont détruits, voir E., Combe, L'egypte Ottomane, dans *Précise de l'histoire d'Egypte*, pp. 66-68.

Ce n'est que sous le règne de Muhammed Ali, au XIXe siècle, et grâce aux grands travaux d'infrastructure et de dénivellement, que cette région est définitivement stabilisée et que le développement urbain entre al-Khalig et le Nil se généralise et devient systématique. L'aménagement de la ville moderne sur ce site eut un effet direct sur l'ancienne agglomération, en particulier au sud dont une bonne partie devait laisser la place aux différents quartiers nouveaux. Cependant, les empreintes de l'important développement urbain ancien entre la ville et Bab al-Luq n'ont pas pour autant été supprimés ou effacés. L'existence d'un certain nombre de mosquées anciennes (comme la mosquée 'Uthman Katkhuda, 1734), à l'intérieur du tissu du XIXe siècle est déjà révélatrice d'une présence plus ancienne.

À cet égard, nous pouvons constater la persistance des parcellaires anciens comme témoignage d'une histoire urbaine antérieure, dans plusieurs endroits de la ville moderne où les lotissements et les îlots réguliers enferment des tissus anciens. L'exemple le plus frappant se trouve en plein "Centre Ville" au sud de la place Mustafa Kamel, à l'intérieur des îlots limités par la rue Qasr al-Nil au nord, la rue al-Bustan au sud, la rue Muhammed Farid à l'Ouest et la rue Ibrahim à l'est. Ces îlots formés de grandes parcelles régulières, dont la périphérie est occupée par des bâtiments publics (essentiellement des banques), gardent à l'intérieur un système de voiries et une organisation parcellaire appartenant plutôt aux configurations de la ville ancienne, facilement repérable malgré la rénovation du bâti. Mais ce cas n'est pas unique, on le retrouve également dans d'autres quartiers tels Ma'ruf, dans les îlots inclus entre la rue Champollion et la rue Ramsis.

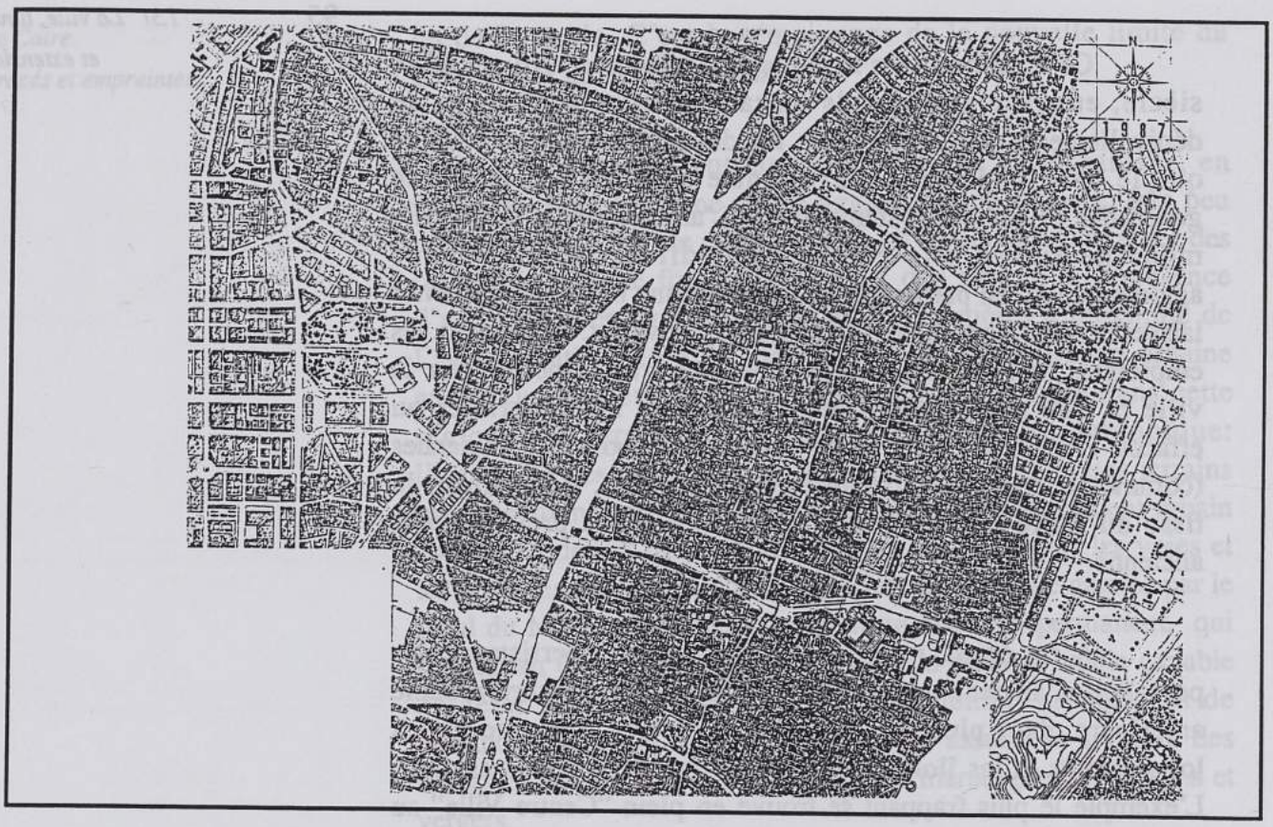

N
1987

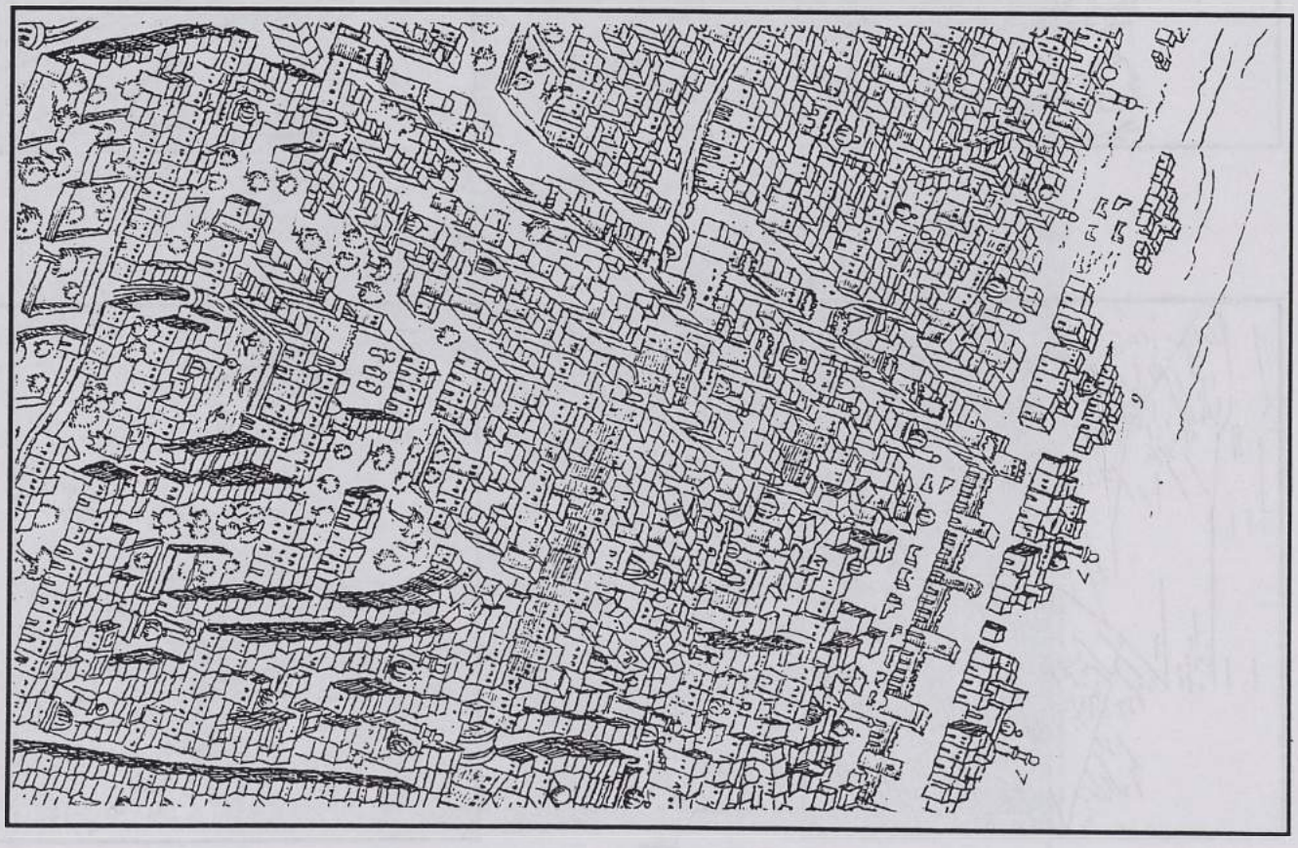


FIG 128 à 130: Extension ouest, en 1987, 1810 et à la fin du XVIe siècle. Ech 1/20000°.

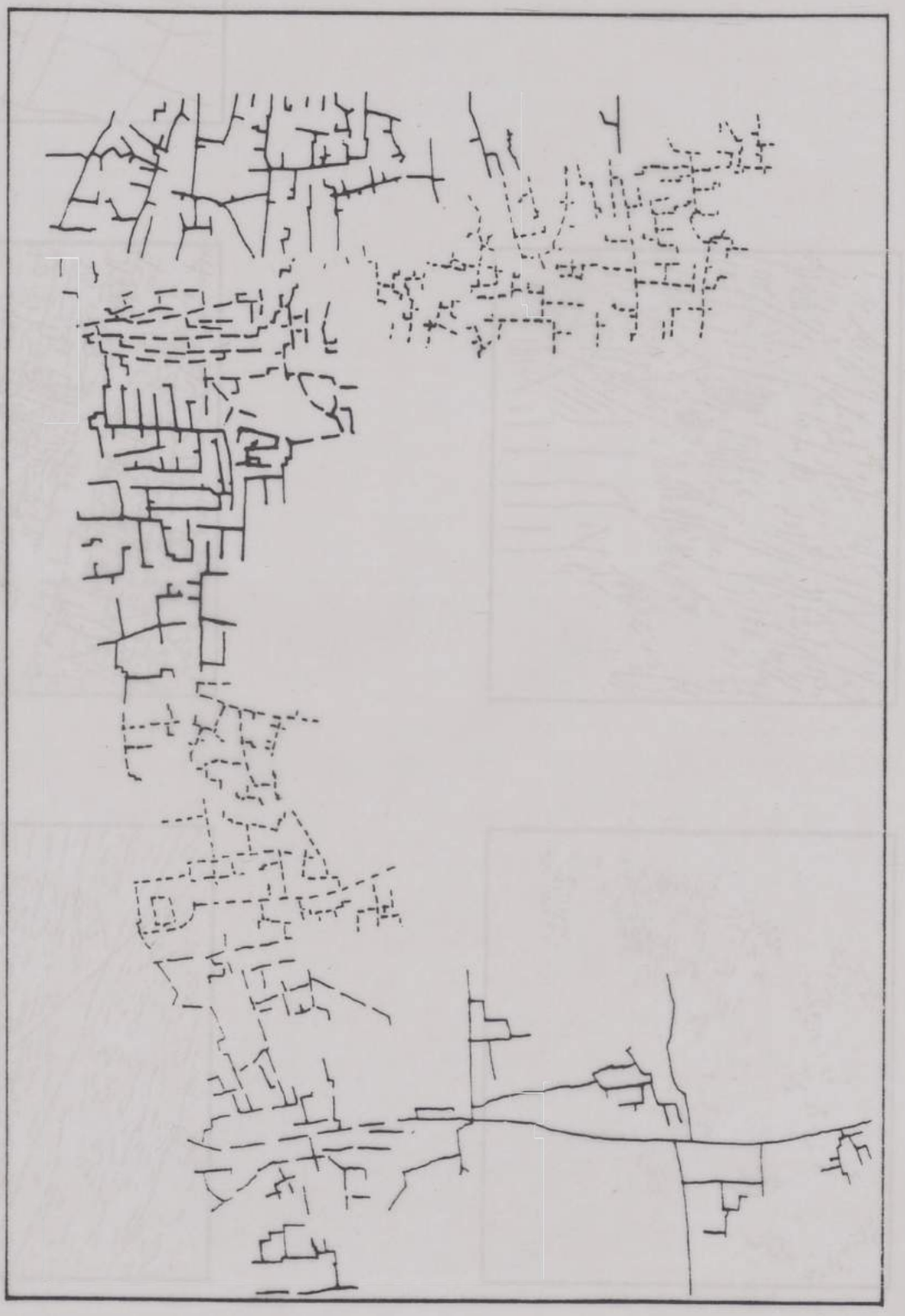
FIG 131 à 135 (pages suivantes): Analyse des tracés de l'extension Ouest en 1987. Ech.app.: 1/55600°.

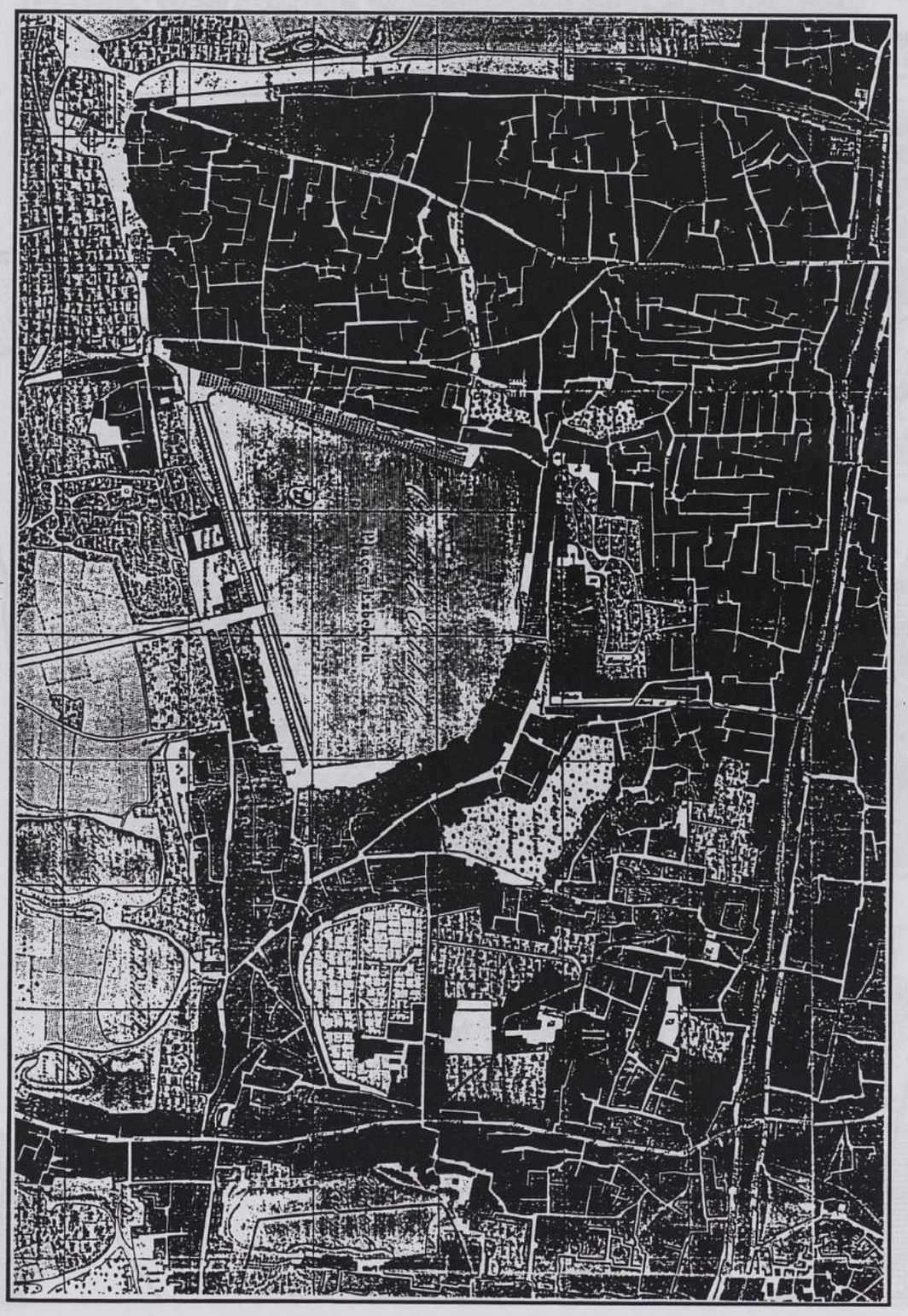
1- Principaux tracés continus.
2- Voies secondaires;
3- Voies Nord-Est Sud-Ouest.
4- Voies Nord-Ouest Sud-Est.
5- réseaux d'impases.

FIG 136: Situation des différents fragments sur le plan de la Description. Ech 1/10000°.








Place Lebeuvel

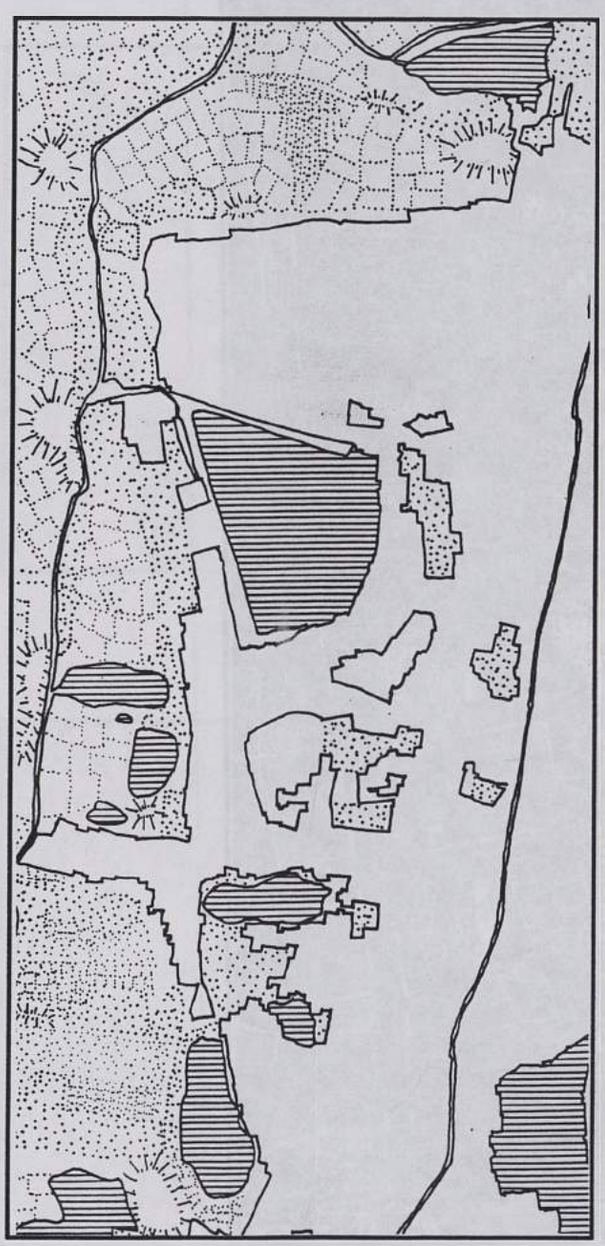
Extension Ouest, urbanisation par fragments.

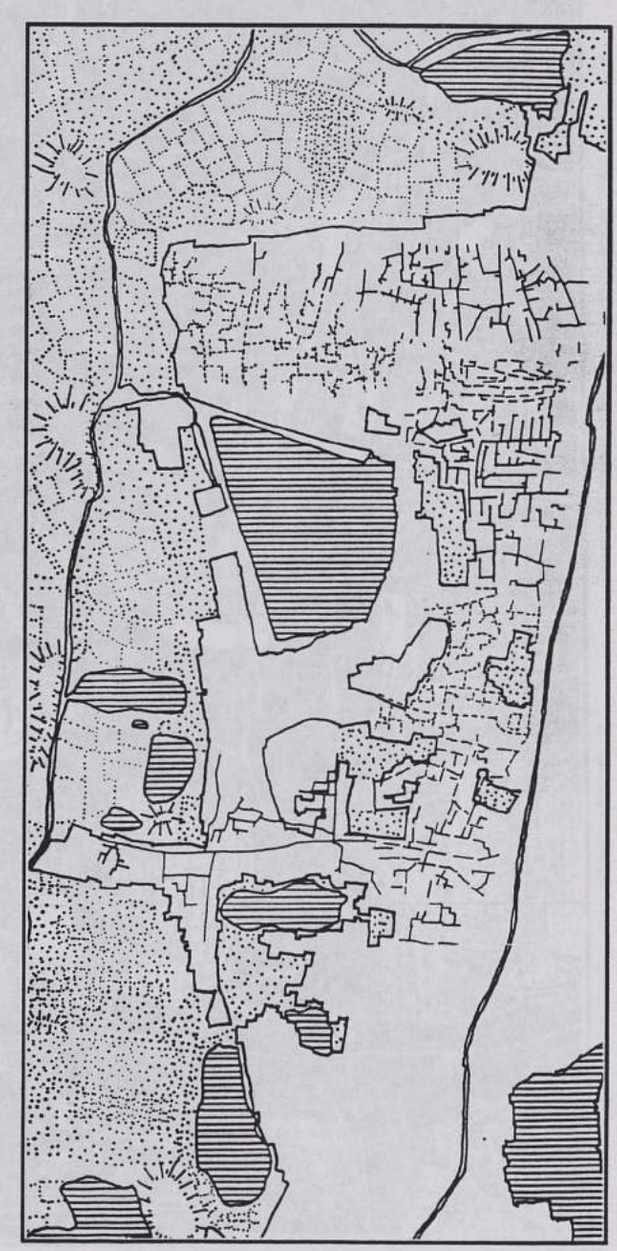
FIG 137: Forme de la ville à l'Ouest du Khalig par rapport aux éléments de relief. Ech 1/20000°.

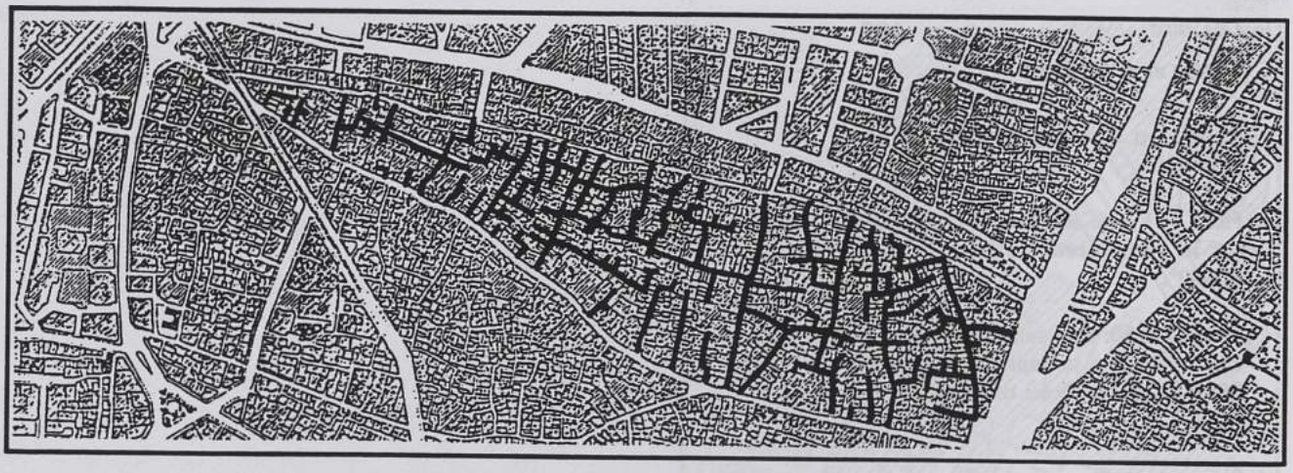
FIG 138: Fragments et forme de la ville à l'Ouest du Khalig. Ech 1/20000°.

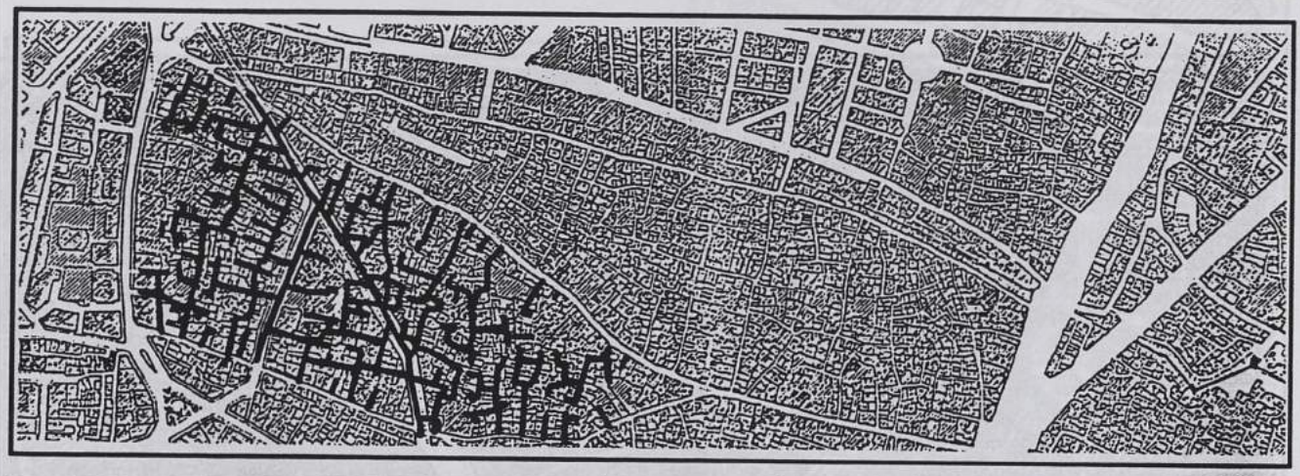
FIG 139 à 141: Situation des fragments sur le plan actuel de la ville. Ech 1/5000°.

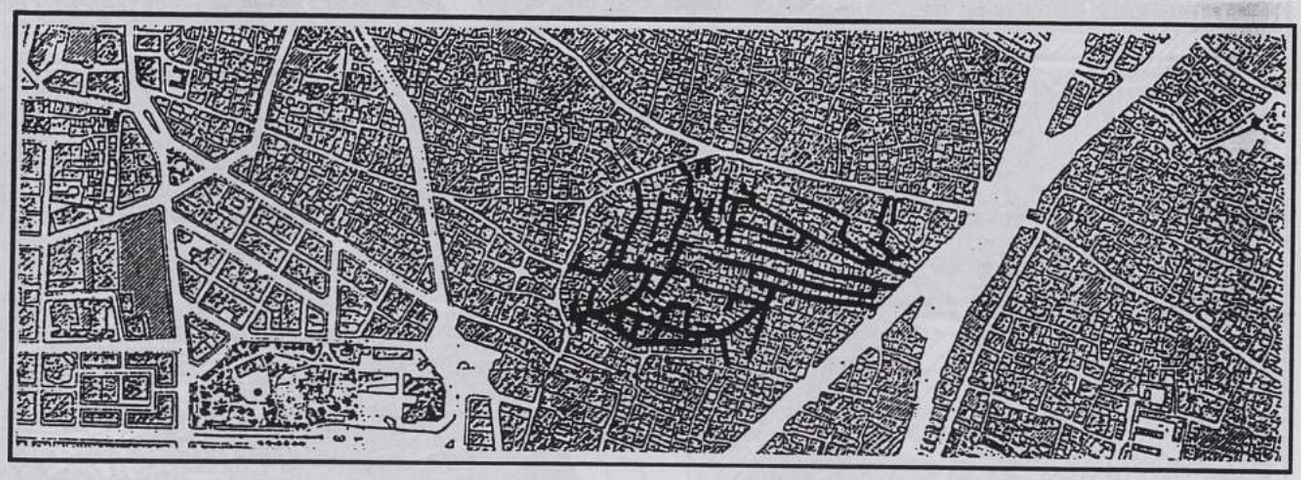
FIG 142 à 143:Détail d'un de s fragments à l'Ouest du Khalig,.



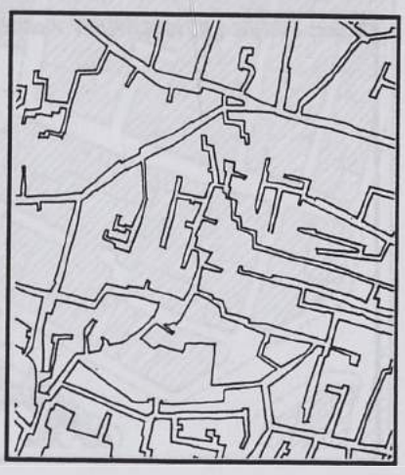








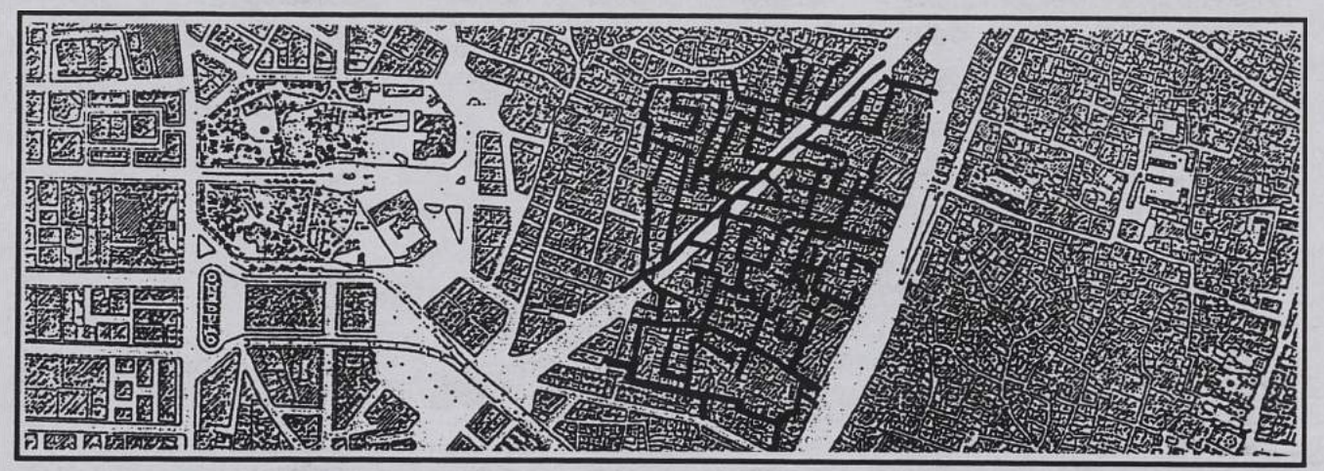


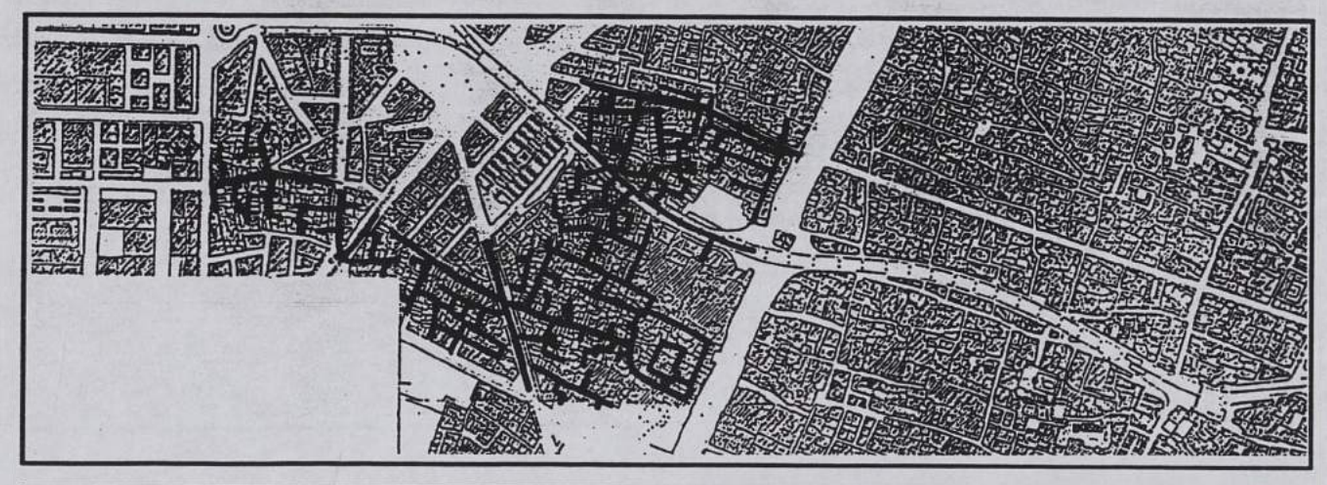


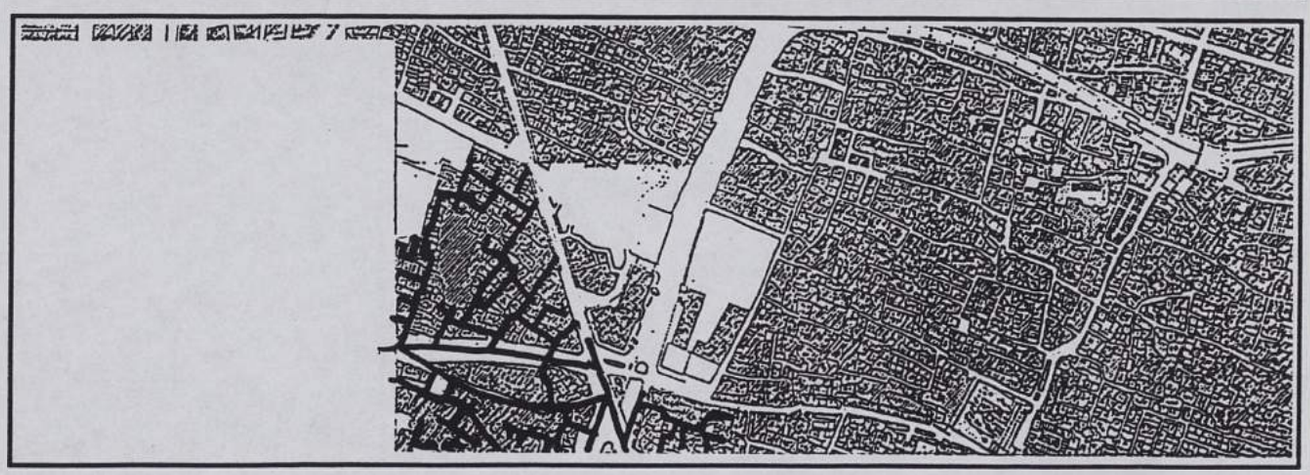
Extension Ouest, urbanisation par fragments.

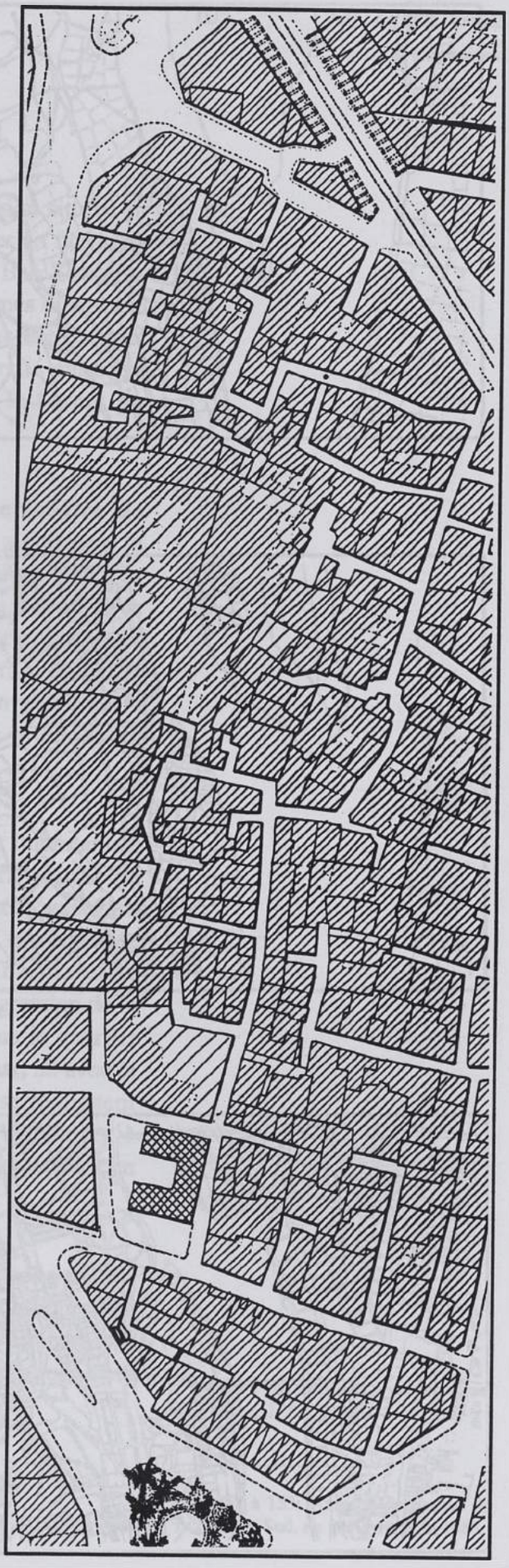
FIG 144 à 146: situation des fragments sur le plan actuel de la ville. Ech 1/5000°.

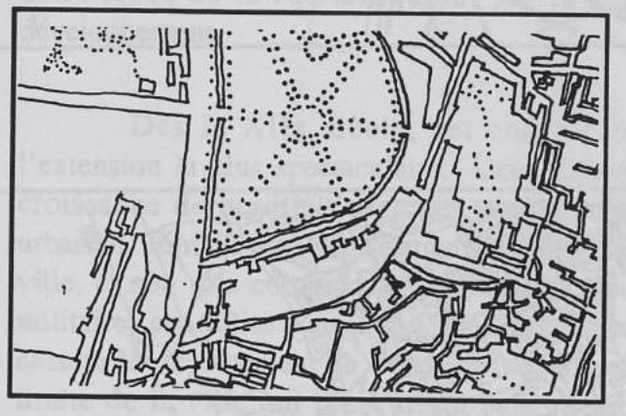
FIG 147 à150: Quartiers anciens dans la ville moderne à la limite de l'extension Ouest du XIXe siècle: confrontation de tissus.

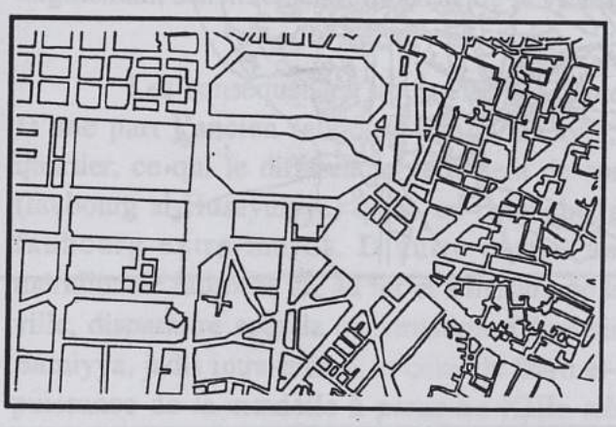


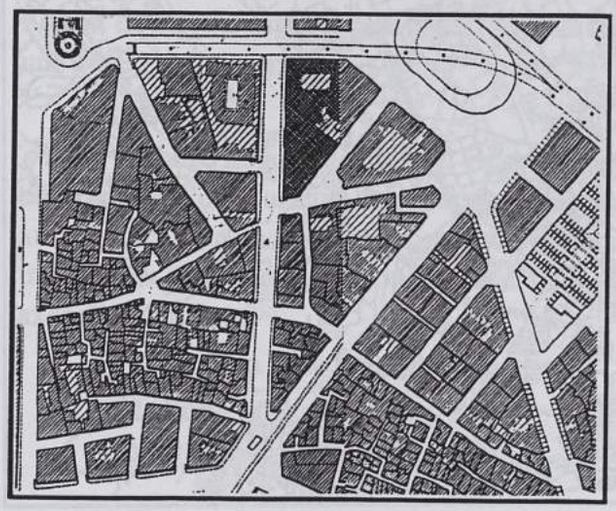












II.2. L'extension Sud

Jusqu'à la fin de l'époque fatimide, la région située, au sud, à l'extérieur de la ville n'était occupée que par un faubourg essentiellement développé à l'extérieur de la porte Bab Zuwayla. L'axe principal, la voie historique, séparait deux zones distinctes: à l'ouest, des grands jardins *(bustan)* et des vergers entrecoupés d'étangs; et à l'est, des cimetières[22]. Cette diversité entre les deux rives de la rue marquera, par la suite, la forme du développement.

Dès le XIIe siècle, cet endroit est le théâtre de l'extension la plus spectaculaire. Deux éléments précipitent la croissance de la ville dans cette région jusqu'alors très peu urbanisé. Tout d'abord l'édification de la citadelle au sud-est de la ville, et son rôle comme siège général du pouvoir politique et militaire, cristallise tout autour d'elle des quartiers d'élites, et ensuite le déplacement de l'enceinte repousse bien plus loin la limite de la ville qui passe désormais au sud de la citadelle, augmentant sensiblement la surface de la ville.

Les conséquences sur la ville existante sont importantes. D'une part l'ancien faubourg Bab Zuwayla, se transforme en quartier, ce qui le différencie nettement de son homologue nord (faubourg al-Husayniyya) qui a, en revanche, gardé son statut de faubourg extra-muros. D'autre part, l'ancienne muraille méridionale fatimide va, au fur et à mesure de la progression de la ville, disparaître sous la construction. C'est ainsi que le quartier Batniyya, jadis intra-muros, et celui de Darb al-Ahmar, né avec la puissance de la citadelle à partir du XIIIe siècle, se rejoignent sans pratiquement aucune limite physique visible. Par ailleurs, à l'ouest de la voie historique, les grands jardins se transforment en une série de quartiers.

D'une manière générale, l'urbanisation de cette région est composée de plusieurs formations, indépendantes les unes des autres, chacune ayant ses propres configurations directement influencées par l'ancienne topographie. On peut distinguer trois axes d'extensions:

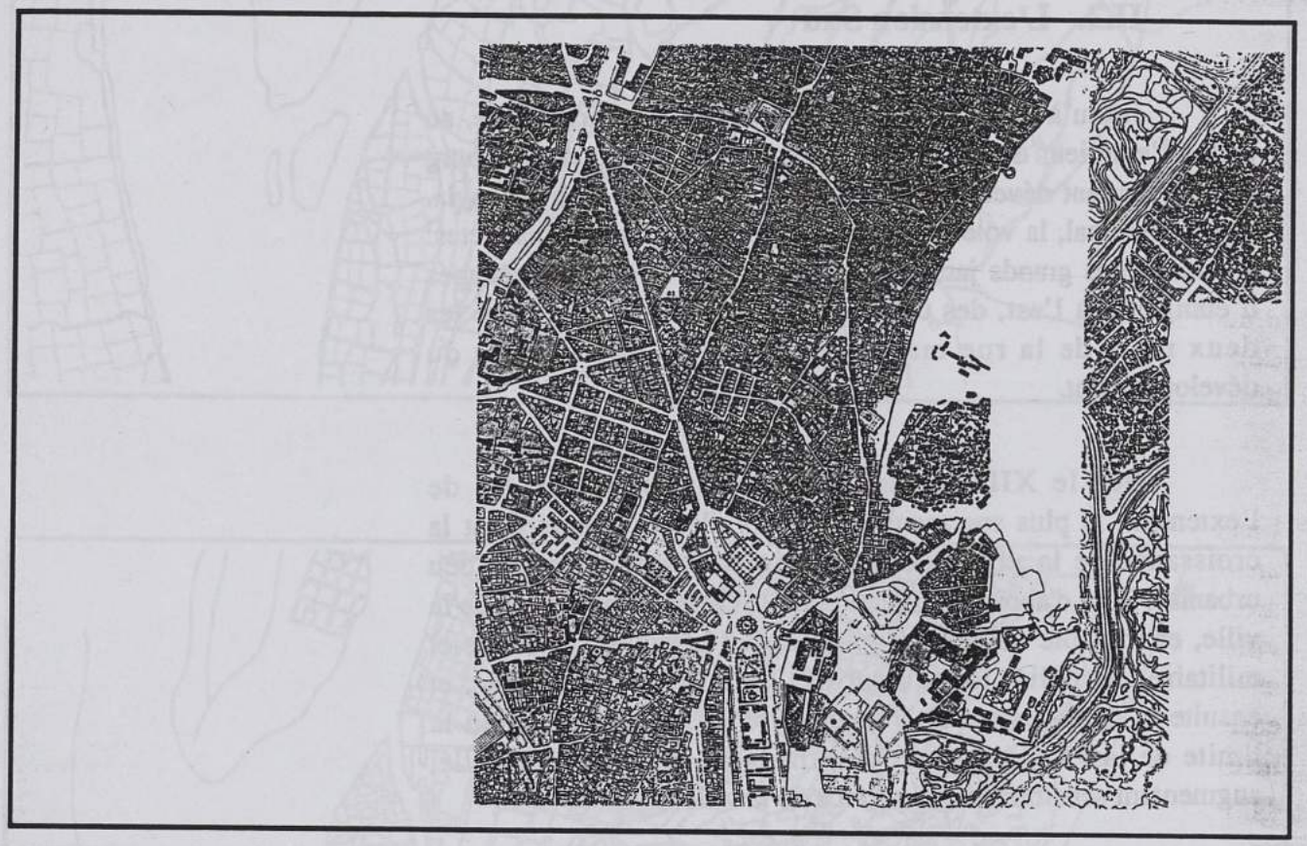
1- Entre la ville fatimide et Fustat;

2- Entre la citadelle et la ville;

3- Entre la citadelle et le Nil, à travers l'ancienne ville

22- Pour l'état des lieux à cette époque, voir Maqrizi, T.I., p.363.

FIG 151 à 153: Axes de croissance de l'extension Sud, en 1810, 1858, et 1985.




LE KAIRE.

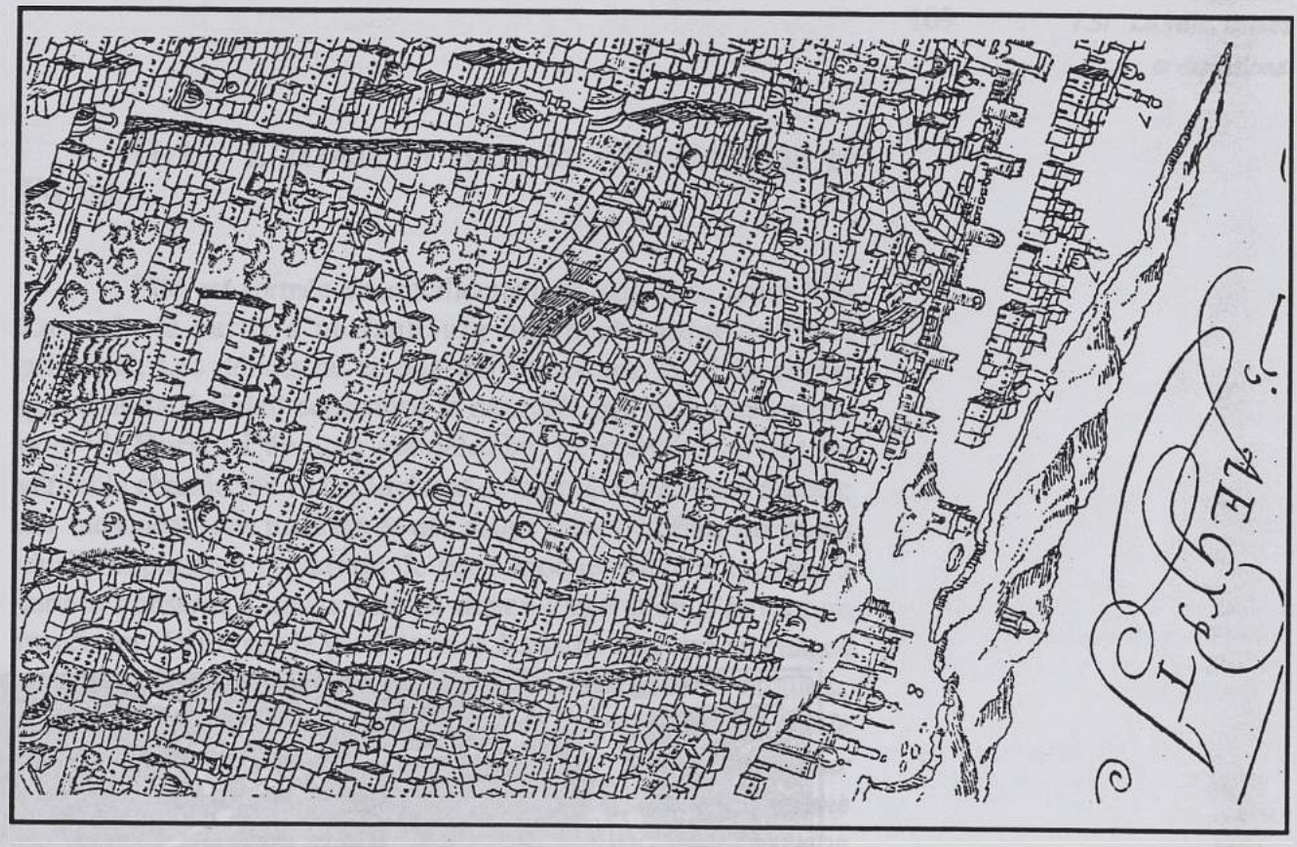
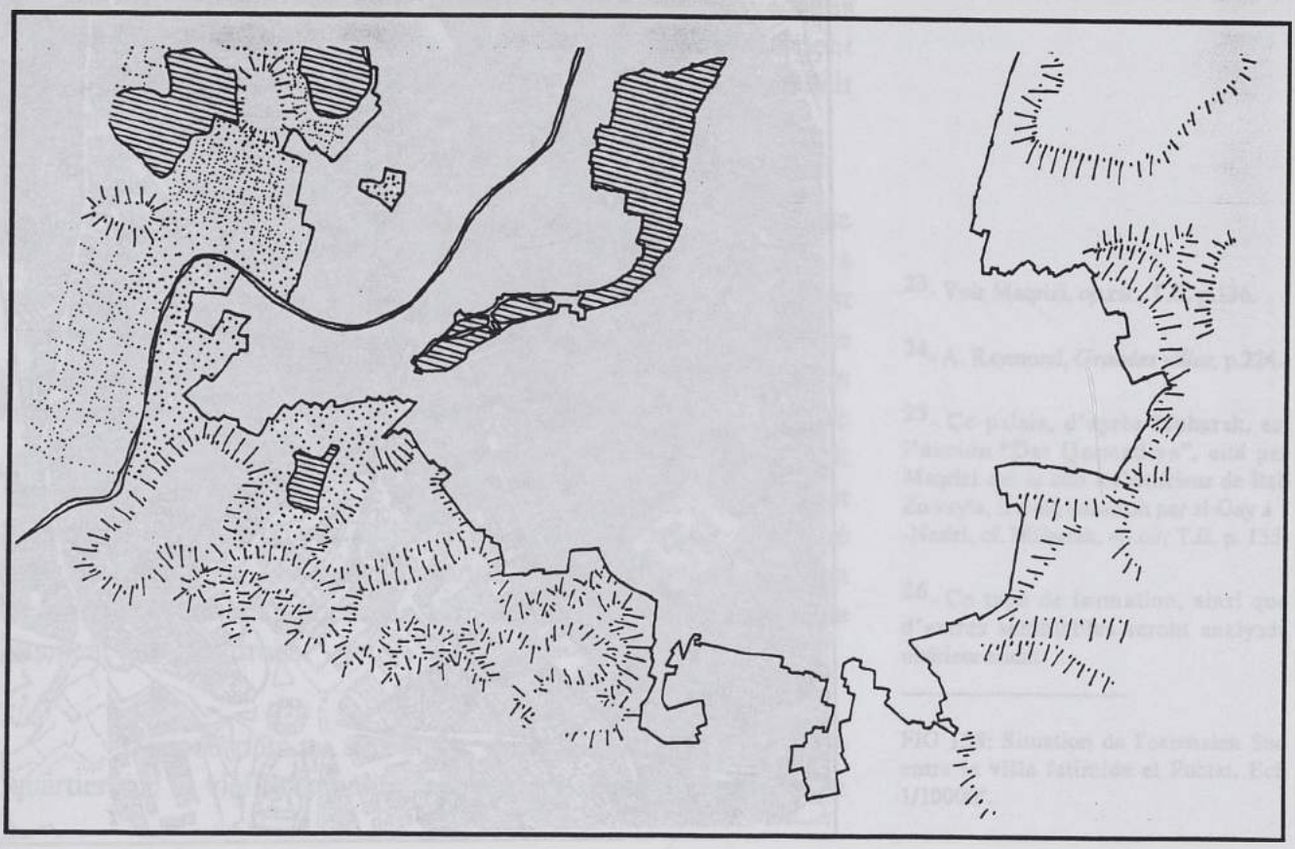
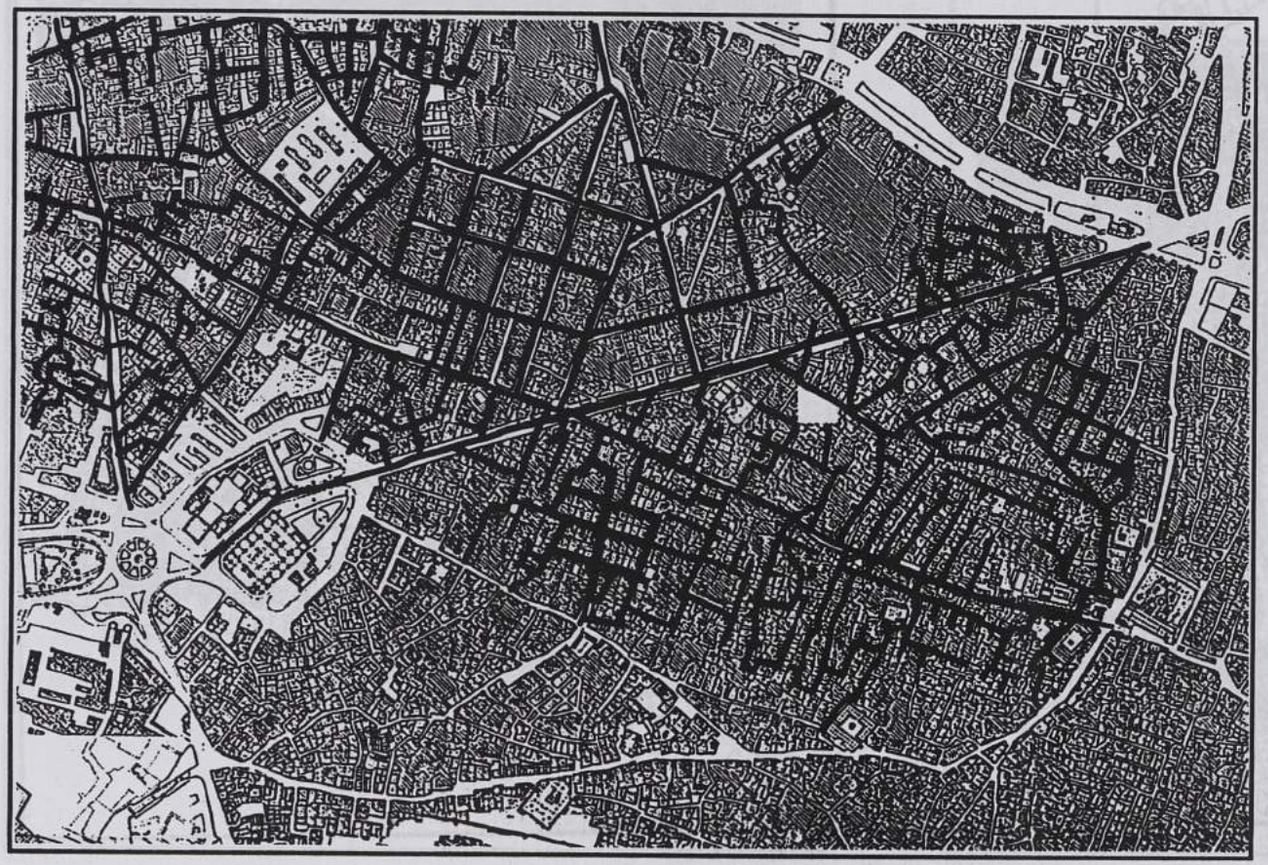


FIG 154 à 156: Extension Sud en 1987, 1810 et à la fin du XVIe siècle. Ech 1/20000°.

FIG 157: Forme de la ville au sud de Bab Zuweila à la fin du XIXe siècle, par rapport aux éléments de relief.





II.3. L'extension entre la ville fatimide et Fustat

Elle est formée essentiellement au sud de la porte Bab Zuwayla, à partir d'un faubourg organisé autour de l'axe principal. Les débuts de ce quartier remontent au XIIe siècle, quand al-Salih Talai' construisit la mosquée qui porte encore son nom[23]. Durant l'époque mamelouke, ce quartier devint un véritable chantier où se déployèrent de nombreuses constructions: des mosquées, des madrasa et des palais furent édifiés, marquant ainsi l'importante expansion de cette époque. Mais le quartier a surtout conservé l'image que lui donna l'opération d'envergure menée au XVIIe siècle par le prince Radwan Bay qui aménagea quelques 500 mètres de longueur sur presque autant de largueur. Comme le décrit A. Raymond " *la réalisation de cet ensemble architectural, un des plus imposant du Caire ancien, eut pour résultat le réaménagement du quartier et de sa voirie sur une longueur de près de 150 mètres. Dans ce cas encore, l'opération de waqf de Radwan Bey s'inséra dans le développement de l'ensemble de cette région, commencé vers 1550 et dont un des épisodes marquants fut le transfert des anciennes tanneries*".[24] Ce prince ottoman qui domina la vie politique durant un quart de siècle, jusqu'à sa mort en 1656, aménagea tout un ensemble de part et d'autre de l'axe, en le couvrant en partie, avec des boutiques au rez-de-chaussée surmonté de *rab'* (logement collectif), des *wakala*, des *zawiya* et un palais qui appartenait auparavant à un prince mamelouk[25].

Au sud de cette opération, les deux côtés de la rue ne sont pas symétriques. Le côté est fait partie des quartiers développés à partir de la citadelle, tandis que la partie ouest est formée par une série de rues pénétrantes ayant presque la même largeur et longueur, desservant des petites parcelles régulières de surfaces à peu près égales. Il est vraisemblable que cette organisation, qui ressemble étonnamment à des lotissements, soit directement influencée par le découpage des jardins qui existaient auparavant [26]. Un de ces jardins (Houch al-Sharqawi), a persisté jusqu'au début de XIXe siècle avant d'être, à son tour, loti selon les règles d'aménagement de l'époque, avec des rues qui se coupent à angles droits.

Un peu plus au sud-ouest, entre l'axe et le Khalig, le quartier "de la vieille tannerie", se présente sous une forme assez

23- Voir Maqrizi, *op.cit.*, T.II, p.136.

24- A. Raymond, *Grandes villes*, p.224.

25- Ce palais, d'après Mubarak, est l'ancien "Dar Qarmadiya", cité par Maqrizi qui la situ à l'extérieur de Bab Zuwayla, il a été construit par al-Gay a -Nasiri, cf. Mubarak, *op.cit;* T.II. p. 135.

26- Ce type de formation, ainsi que d'autres semblables seront analysés ultérieurement.

FIG 158: Situation de l'extension Sud entre la ville fatimide et Fustat. Ech 1/10000e.

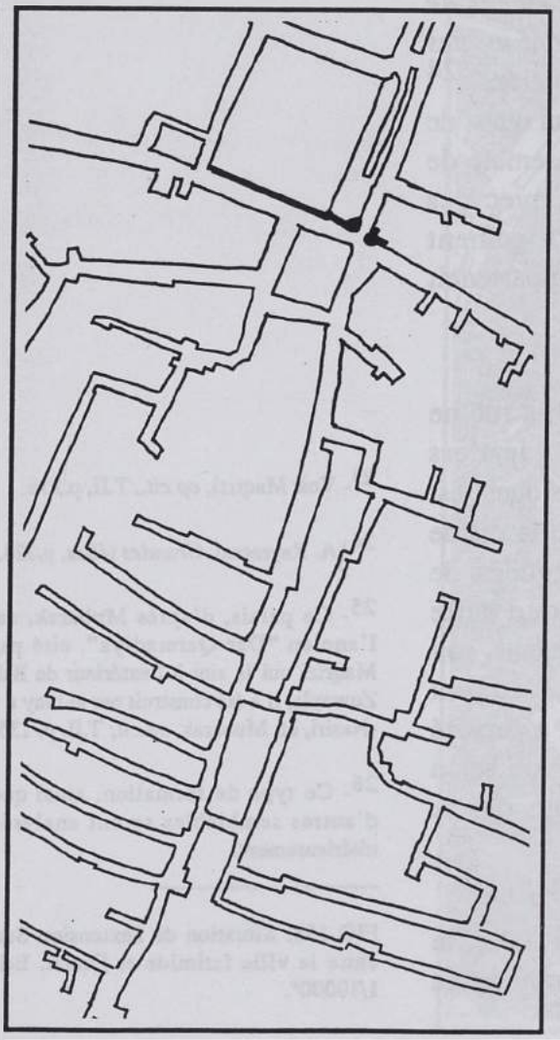
particulière. Même après son transfert, en 1600, plus loin à l'ouest, à Bab al-Luq, signe interprétée par A. Raymond comme un reflet de la forte densité et l'important développement de cette région, cette formation a conservée, malgré le percement de la rue Muhammed 'Ali qui la coupe en deux, sa structure circulaire et son organisation radio-concentrique.

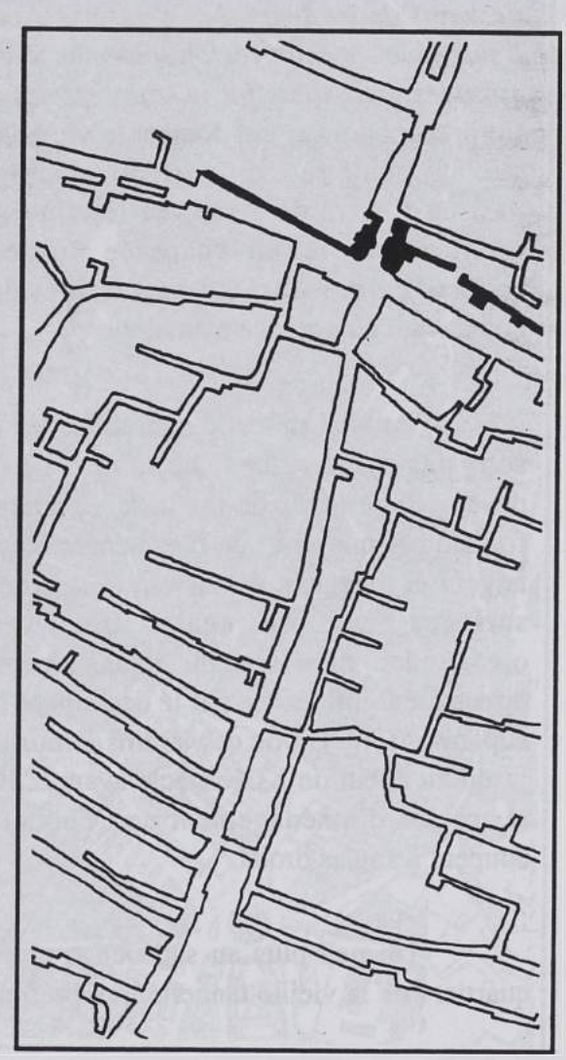
Au sud de l'ancienne tannerie, on distingue le quartier d'al-Helmiyya par la forme moderne de son urbanisation. Ce quartier est établi sur l'étang al-Fil qui a été comblé au XIXe siècle, mais les traces de ses ancienne limites apparaissent encore clairement dans le tissu.

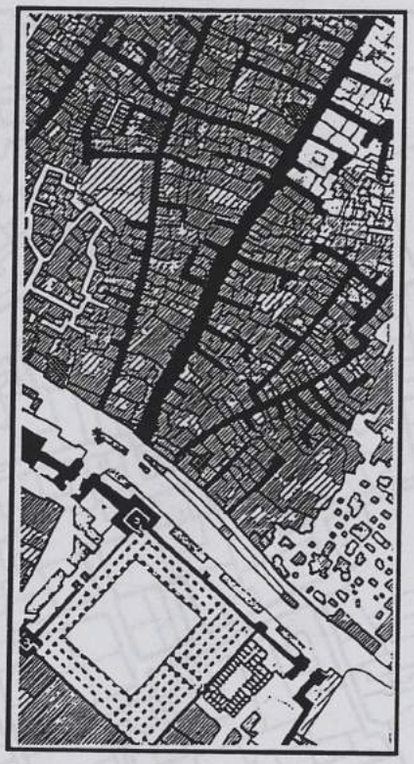
FIG 159 à 161: Faubourg au Sud de Bab Zuweila en 1987, et 1810. Ech I.1/5000°.

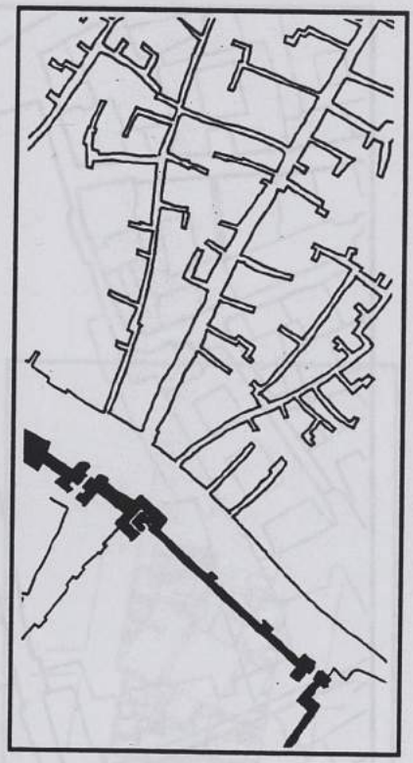
FIG 162 à 164: Comparaison avec le faubourg au Nord de Bab el- futuh: faubourg Nord en 1987, et 1810. Ech. app.: 1/6900°.

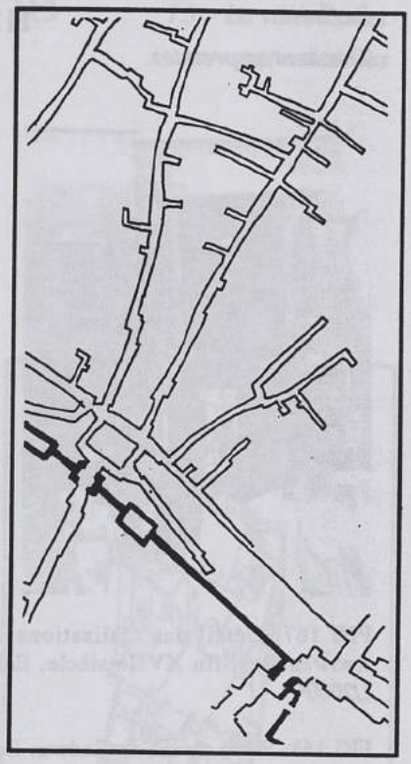
FIG 165 à 166: Détail des tissus au Nord et au Sud. Ech. app.:1/6900°.

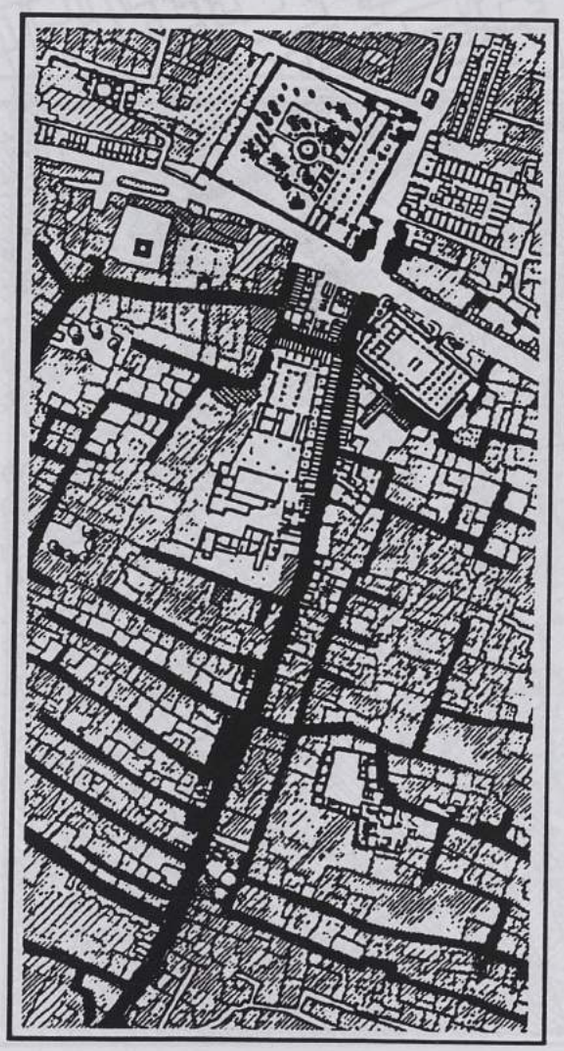














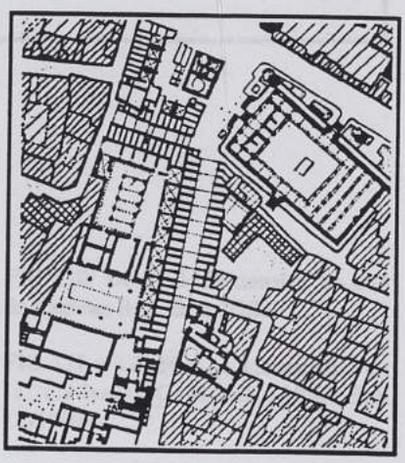


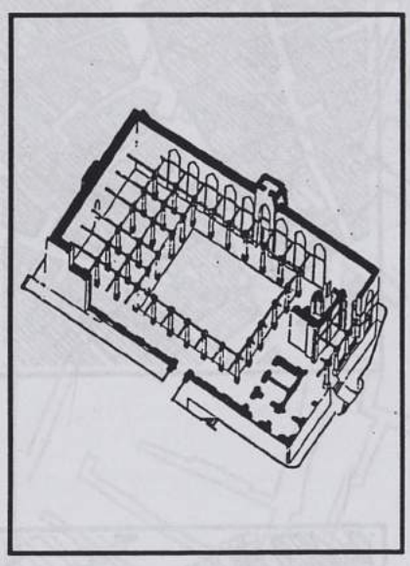


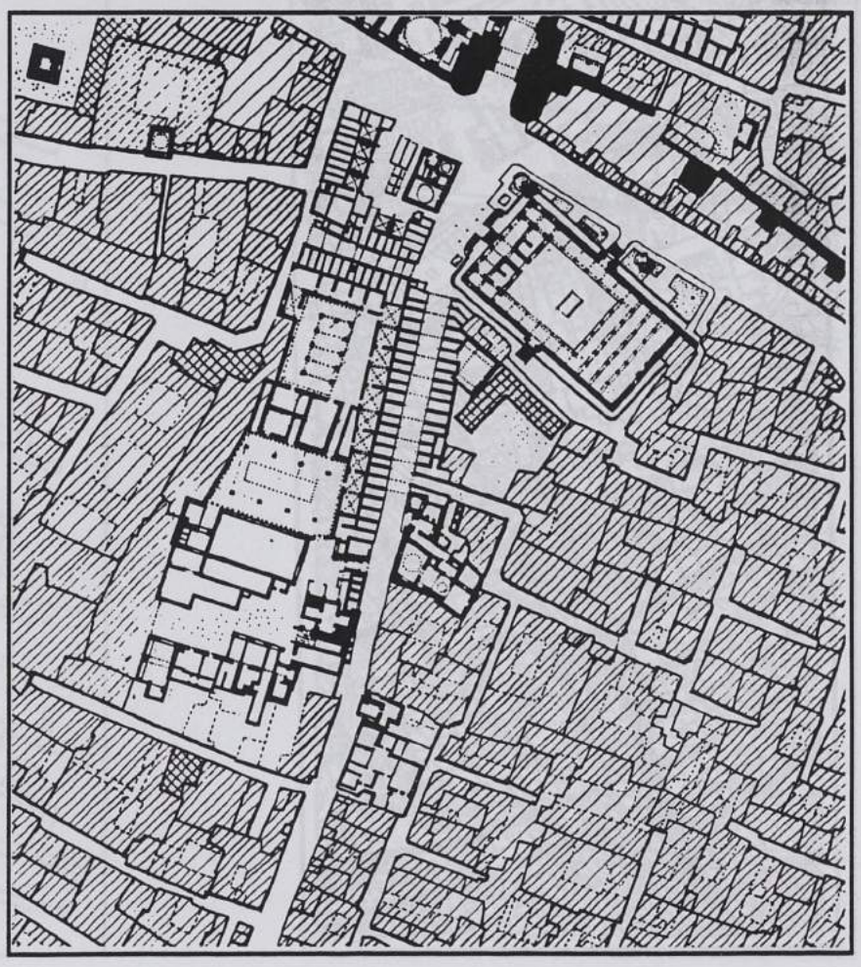
FIG 167: Détail des réalisations de Radwan Bey, fin XVIIe siècle. Ech: 1/2000°.

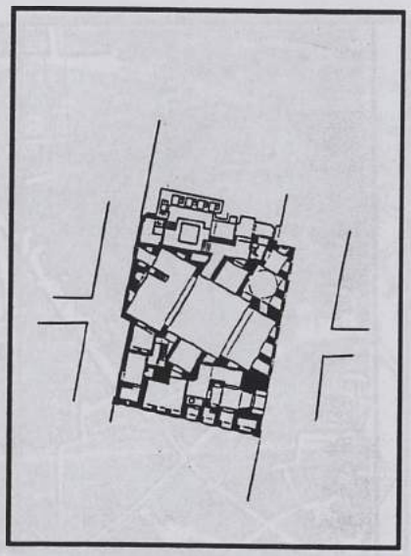
FIG 168: Photo du rab`de Radwan Bey de part et d'autre de la Qasaba.

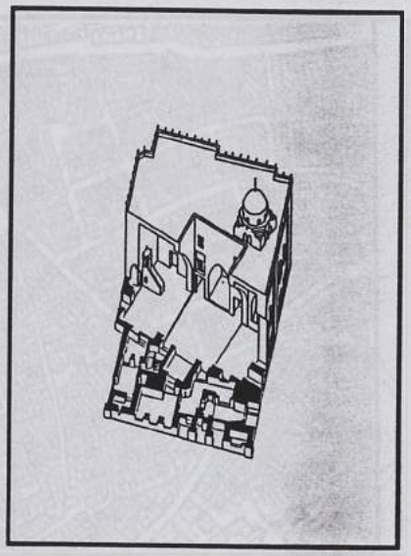
FIG 178: Axonométrie de la mosquée SalihTalaï. Ech :1/1000°.











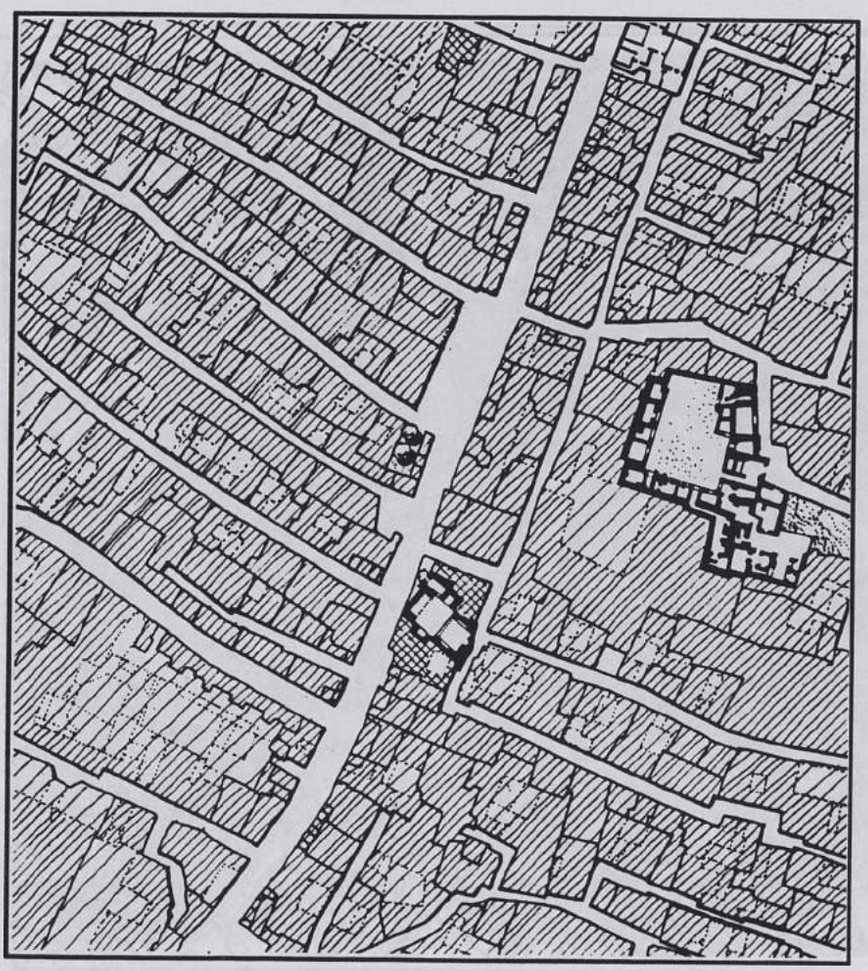


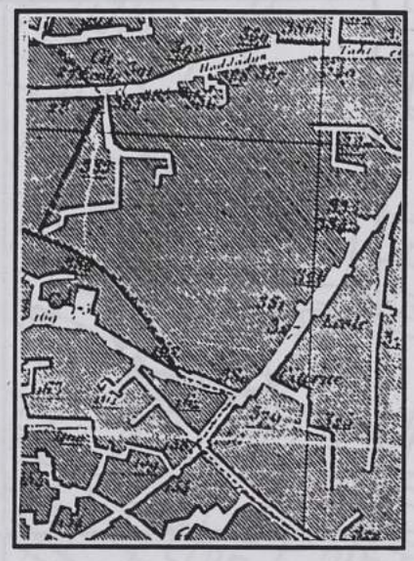
FIG 170: Détail de l'extension au Sud de Radwan Bey. Ech: 1/2000°.

FIG 171 à 172:Plan et axonométrie de la madrasa Gani-bek,1426. Ech I.1/1000°.

FIG 173 à 174: Jardin d'Housh al-Sharqawi . Ech: 1/5000°.

FIG 175: Quartier d'al-Helmiyya en 1987, Ech: 1/5000°.





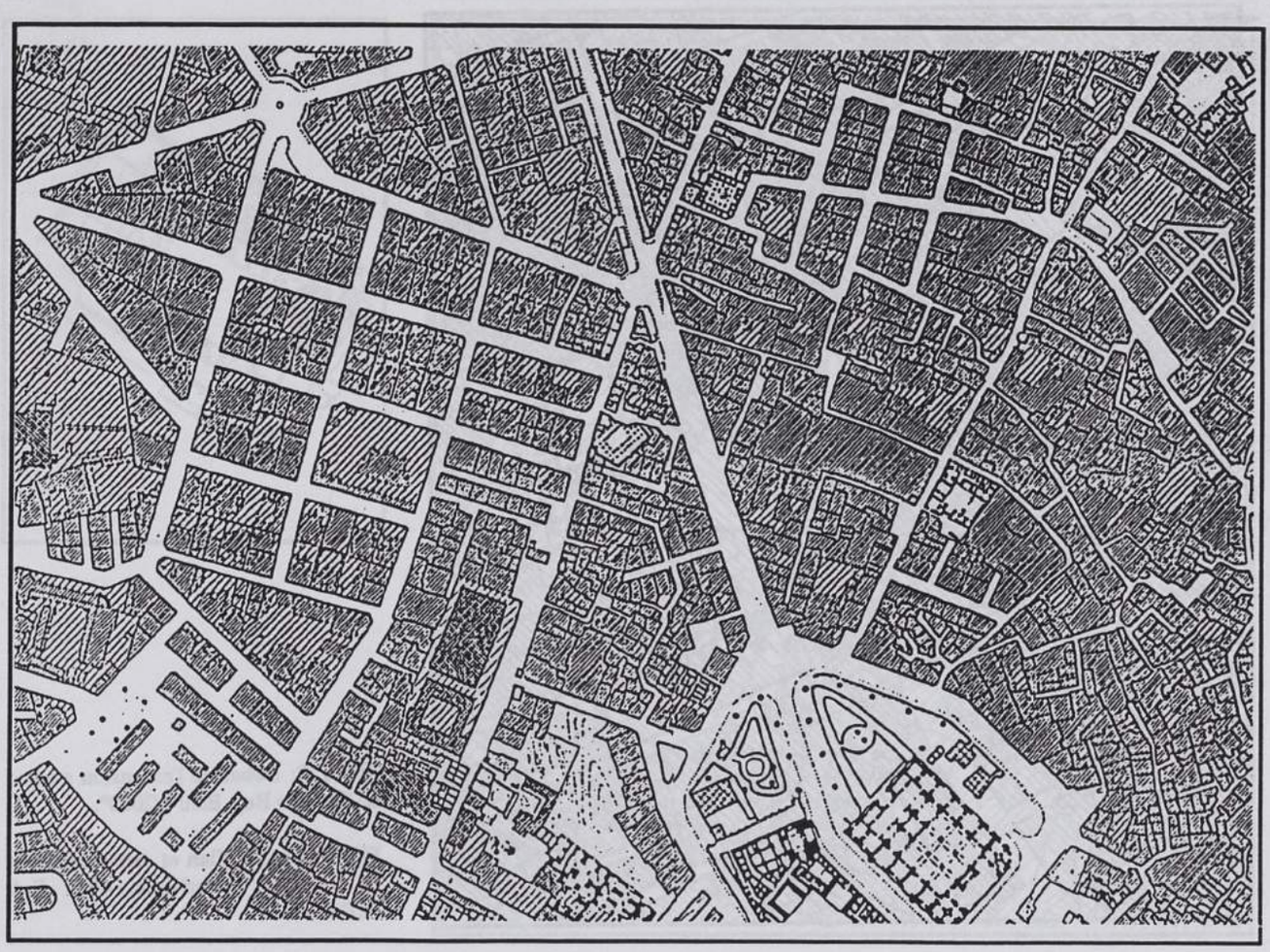
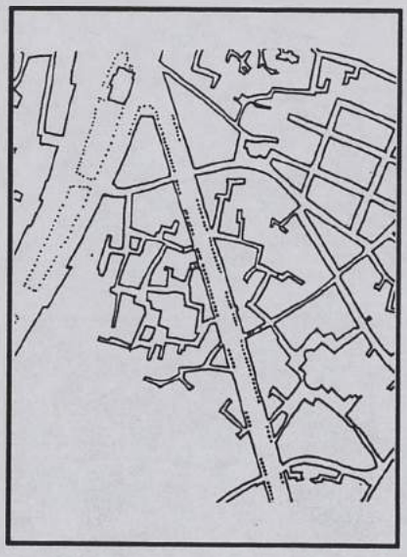
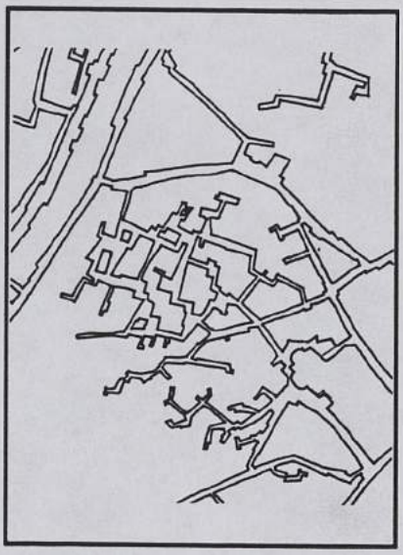


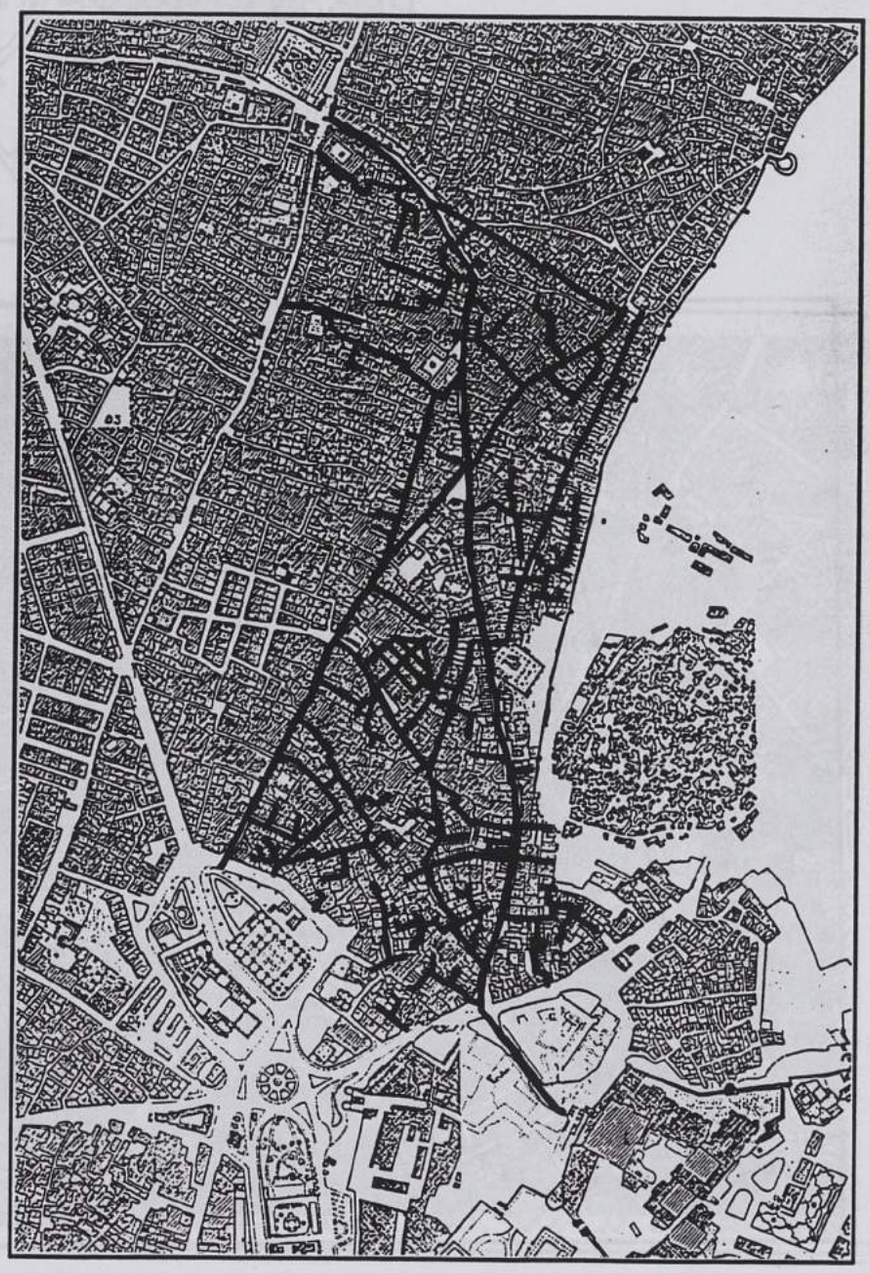
FIG 176: Quartier d'al-Helmiyya en 1810, Ech I.1/5000°.

FIG 177 à 178: Quartier des anciennes tanneries.









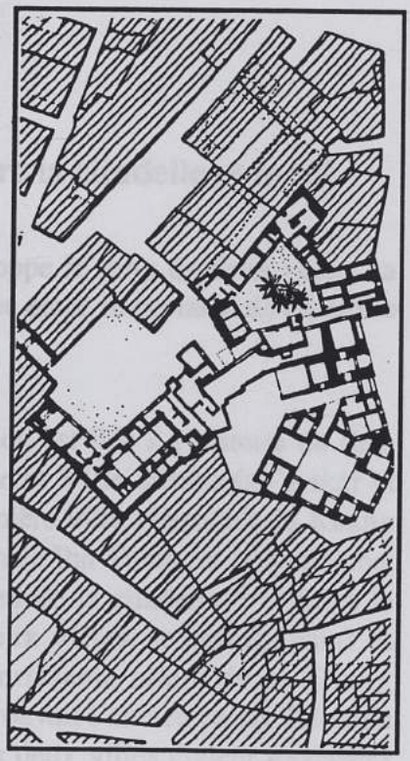
II.4. L' extension entre la ville et la citadelle

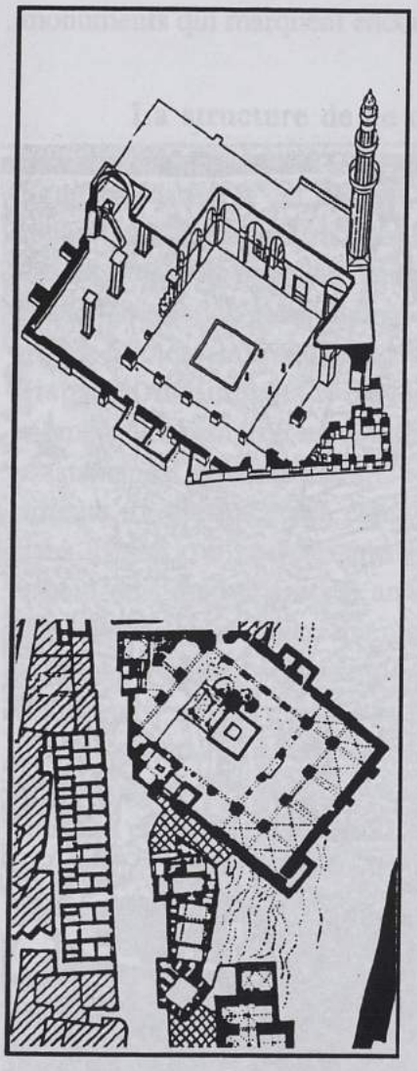
Cette extension est accolée à la muraille est et se développe autour d'une voie principale, Darb al-Ahmar/Bab al-Wazir, qui reliait la citadelle à la ville, et, plus à l'ouest, à Bulaq en passant par le quartier des tanneries, Bab al-Luq. Le quartier est traversé par une autre voies (rue Souk al-Silah) "rue du Marché aux Armes".

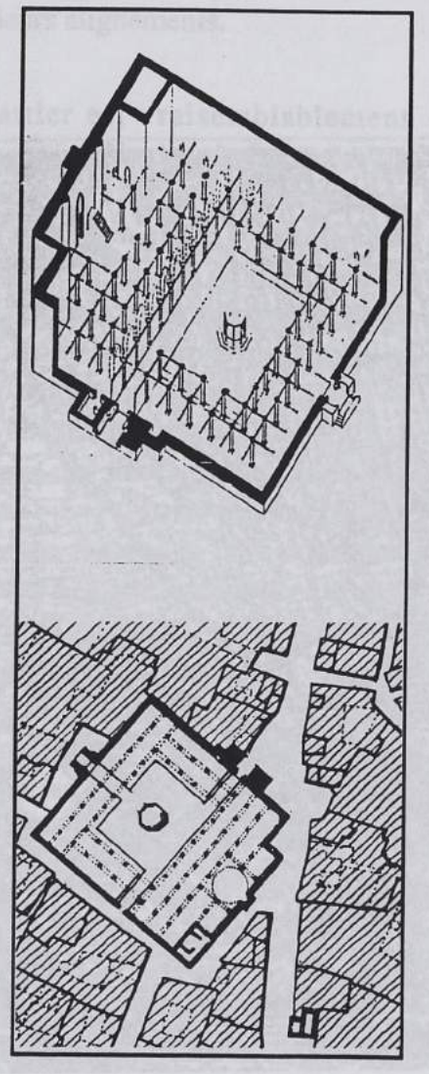
Le tissu de ces quartiers a une organisation assez particulière. Il est formé essentiellement de grandes parcelles, accueillant un nombre considérable de monuments divers. Les façades de deux voies sont marquées par d'importants monuments datant pour la plupart de l'époque mamelouke. La concentration de ces monuments indique et souligne les axes d'extension de la ville dès le XIIe siècle. Les quartiers ont été formés à partir de différentes opérations immobilières, qui avaient un rôle essentiel dans la relance de l'urbanisation et dans la progression de la ville. En occupant un grand terrain sur lequel ils construisaient des ensembles religieux et civils, les princes préparaient la structure du quartier, permettant ainsi à leur entourage de venir s'y installer. Le croisement des voies était systématiquement occupé par des bâtiments publics (essentiellement des *madrasa:* al-Ishaqi, al-Mardani ou Sudun, déjà disparue). On le voit encore aujourd'hui où l'ensemble d'Ibrahim Aga, dans la partie sud de la rue Bab al-Wazir, dessine les deux façades de la rue. Opérations immobilières en forme de *waqf* faites par les princes de l'époque, ou réutilisation des vestiges encore plus anciens, dans tous les cas, la concentration de ces ensembles monumentaux a permis un grand maintien de la structure des quartiers qui les entourent.

FIG 179: Situation de l'extention entre la ville et la citadelle. Ech: 1/10000°.









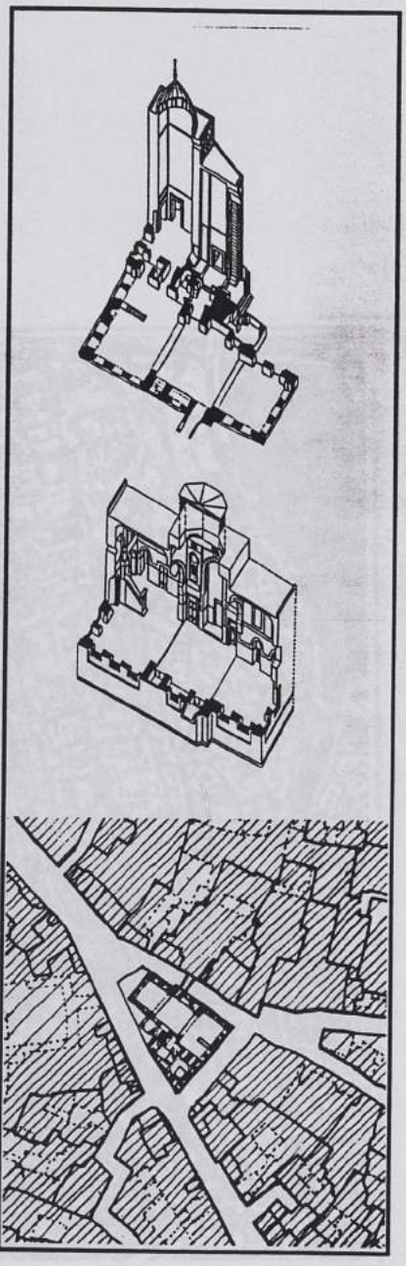


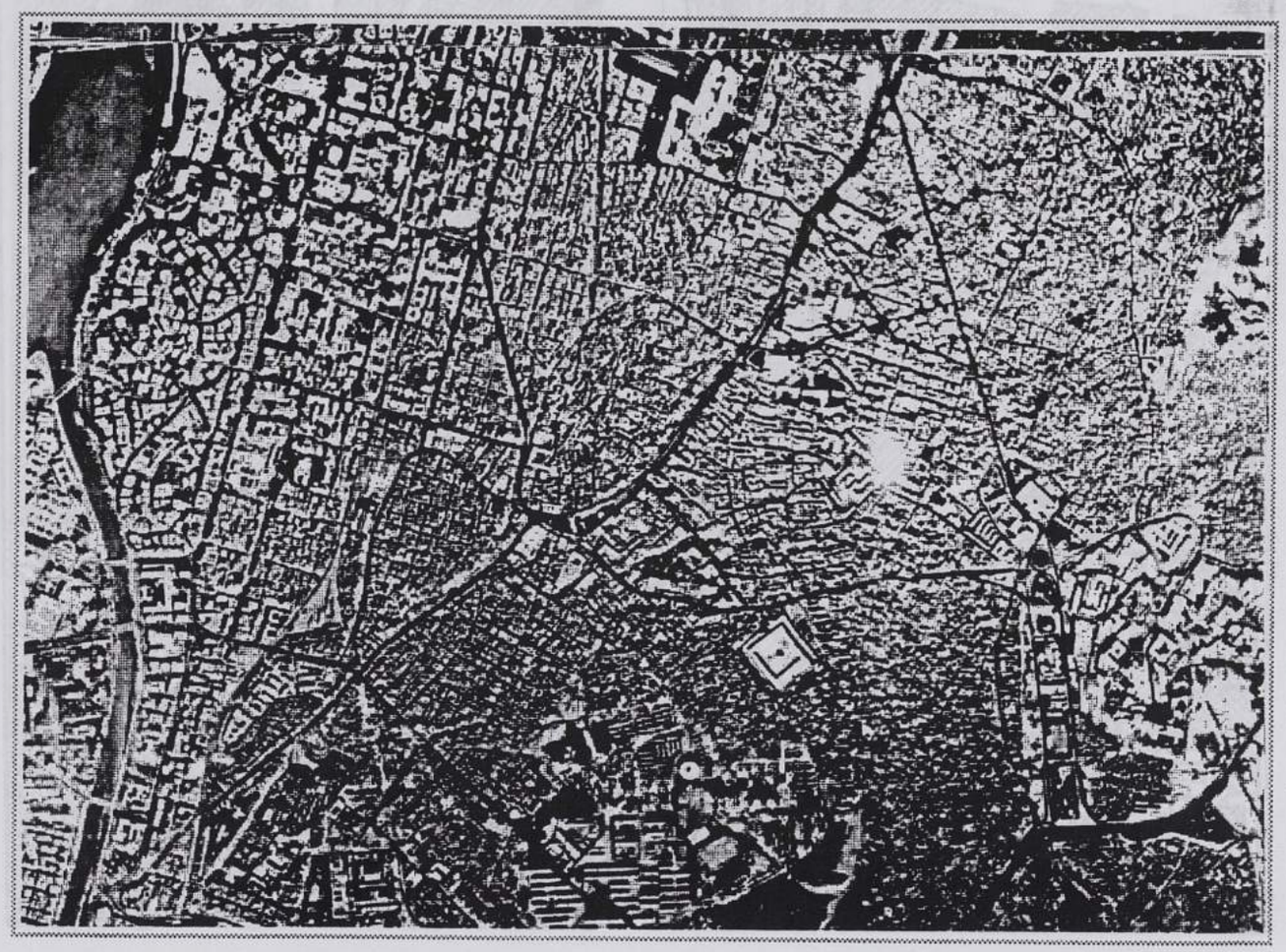
FIG 180 à 181 : Extension de part et d'autre de la rue Darb al-Ahmar. Ech 1/2000°.

FIG 182:Madrasa Sha'ban, 1368-69. Ech. 1/2000°.

FIG 183 à 184: Mosquée bleue.

FIG 185 à 186: Mosquée al-Mardani.

FIG 187 à 188: Madrasa al -Ishaqi, 1480-81.



II.5. L'extension entre la citadelle et le Nil.

Cette extension se développe le long de deux voies; sa structure et sa logique marquent une étape importante de l'histoire de la progression de la ville.

L'importance de l'extension est liée à l'histoire du lieu, où s'élevaient deux villes aux VIIe et VIIIe siècles (al-'Askar et al-Qatai' respectivement). La première ville s'étendait du Khalig jusqu'à l'emplacement de la mosquée Ibn Tulun, et la deuxième, de la même mosquée jusqu'au pied de la citadelle [27]. Dans le courant du VIIIe siècle, les deux villes se rejoignirent et formèrent une agglomération florissante allant de al-Khalig jusqu'à la citadelle, endroit où se trouvait l'ancien palais Tulunide et le *maydan* (place d'arme). Les deux villes étaient traversées par deux artères dont l'importance peut être constatée par la continuité et la régularité de leurs tracés et par les nombreux monuments qui marquent encore leurs alignements.

La structure de ce quartier est vraisemblablement conditionnée par l'histoire du lieu et son rôle dans la formation de l'agglomération à cet endroit, d'où une certaine différence par rapport aux autres extensions. En effet, bien que la ville al-Qatai' ait été ravagé et complètement détruite au XIe et au XIIe siècles, il semble que les voies n'aient pas disparu et qu'elles aient gardé plutôt intacts leurs tracés et surtout la mémoire de la ville disparue. L'important développement urbain de l'époque mamelouke, comme en témoignent les nombreux monuments existants, est probablement la reprise des tracés plus anciens. Par ailleurs, la présence des étangs (al-Fil et Qarun) et des collines dans le site a, d'une certaine manière, marqué le développement urbain de l'agglomération ancienne. L'enclavement du quartier par les obstacles, aussi bien au nord (l'étang), qu'au sud (les collines), a rendu presque indépendant le quartier dont l'évolution ne pouvait se faire que par une densification intérieure. La formation du tissu reflète bien cet aspect, il est assez dense, desservie par un réseau de rues courtes, entrelacées se terminant souvent en impasse. Hormis l'emprise des monuments placés d'ordinaire sur les voies principales, le parcellaire est morcelé et plutôt de petite taille.

Encore aujourd'hui, le quartier ancien enserré entre les deux artères, apparaît comme une entité indépendante, qui a bien

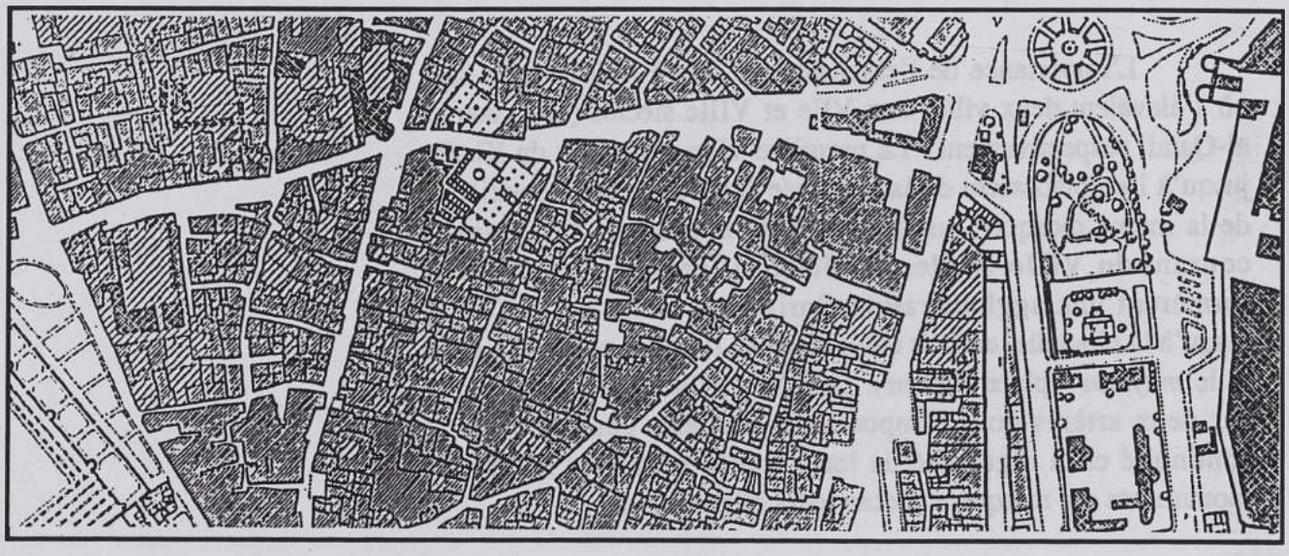
[27]-A la fin du 13eme siècle , l'île de Bulaq fut attaché à la terre ferme. Il devient le port principal de la ville à près le déclin de celui qui se trouvait alors bien loin du fleuve; voir, Clerget, T.I, pp. 161-162.

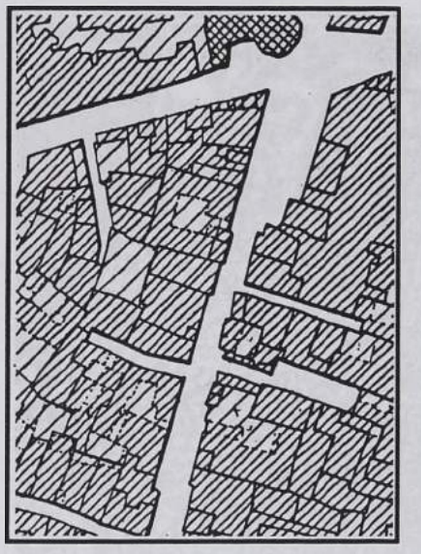
FIG 189: Photo aérienne des quartiers sud de la ville.

gardé sa propre logique, bien qu'il soit entouré par les extensions du XIXe siècle et les logements sociaux des années de années soixante.

FIG 190: Extension autour de la mosquée Ibn Tulun. Ech 1/5000°.

FIG 191: Détail du tissu au 1/2000°.





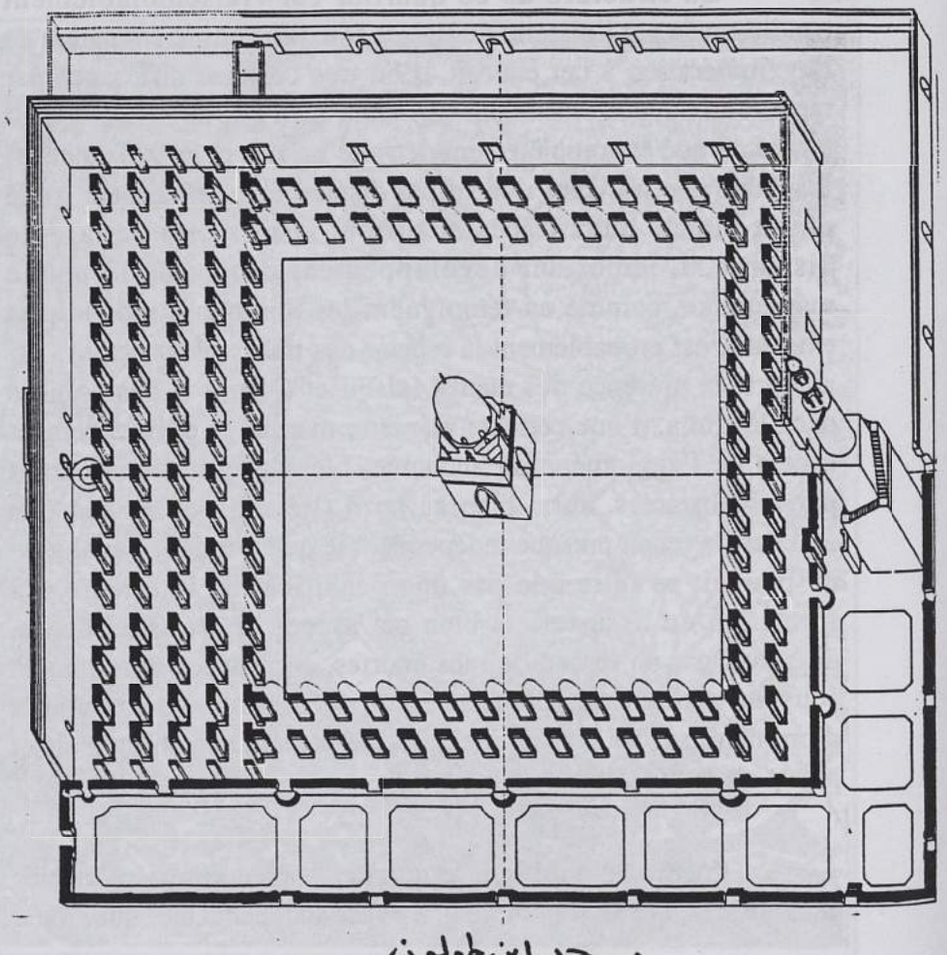
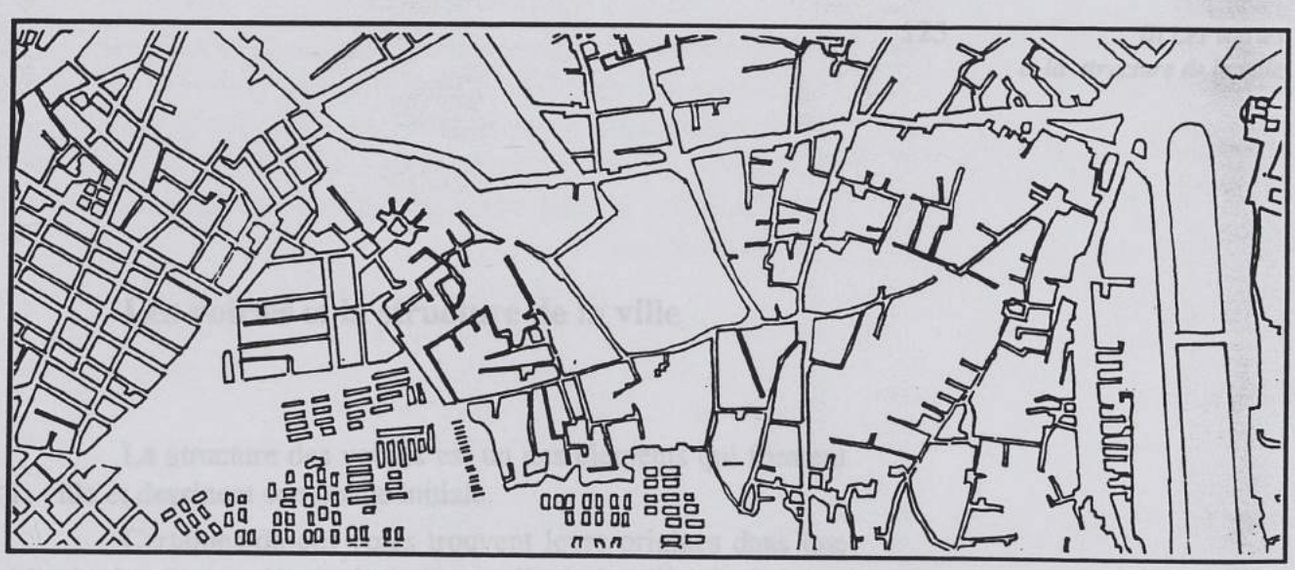
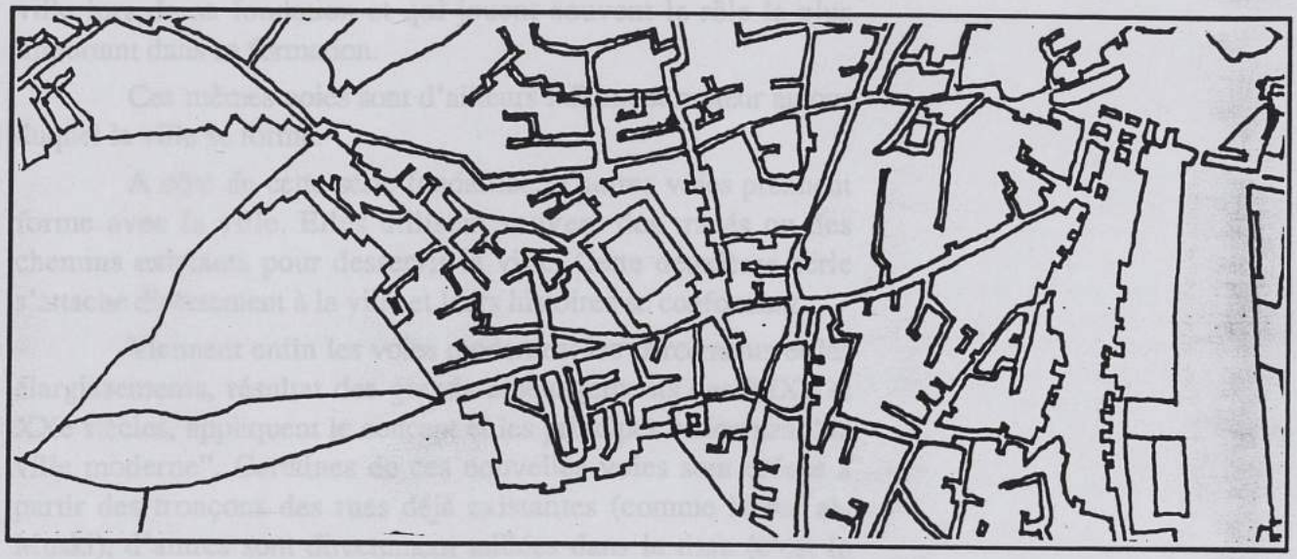
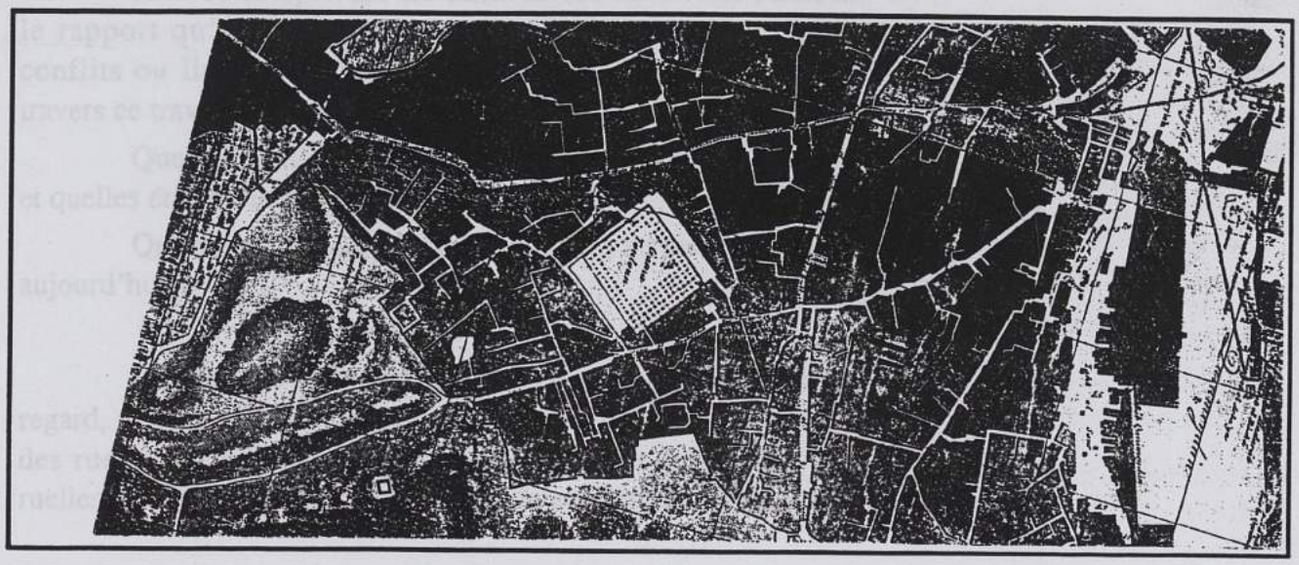


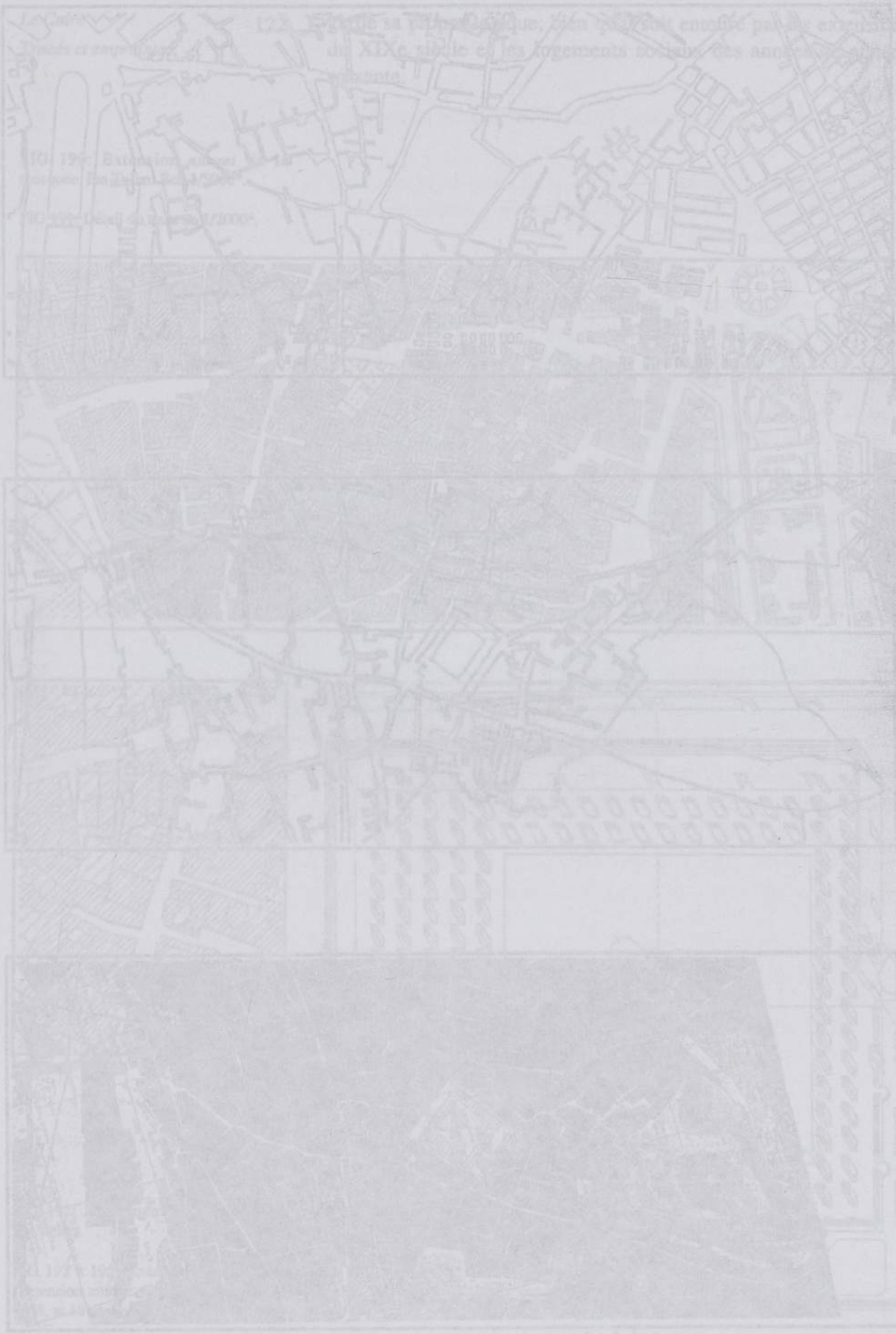
FIG 192: Axonométrie de la mosquée Ibn Tulun.

FIG 193 à 195: Axes de croissance de l'extension autour d'ibn Tulun en 1985, 1858, et 1810. Ech 1/20000°.









Les voiries et la structure de la ville

La structure des voiries est un des éléments qui forment la ville et dessinent son image initiale.

Certaines de ces voies trouvent leurs origines dans une histoire beaucoup plus ancienne que celle de la ville elle-même : chemins anciens, voies d'eau ensablées ou asséchées, autant de tracés rectifiés, élargis ou utilisés tels quels, qui s'intègrent à la ville lors de sa fondation et qui jouent souvent le rôle le plus important dans sa formation.

Ces mêmes voies sont d'ailleurs l'élément moteur autour duquel la ville se forme.

A côté de cette série fondatrice, d'autres voies prennent forme avec la ville. Elles utilisent souvent des tracés ou des chemins existants pour desservir la ville. Cette deuxième série s'attache directement à la ville et leurs histoires se confondent.

Viennent enfin les voies modernes: les percements et les élargissements, résultat des grands aménagements des XIXe et XXe siècles, appliquent le concept et les principes concernant "la ville moderne". Certaines de ces nouvelles voies sont créees à partir des tronçons des rues déjà existantes (comme la rue al-Muski), d'autres sont directement taillées dans le tissu (c'est le cas de la rue Muhammed 'Ali). Dans les deux cas, ces voies touchent profondément la structure de la ville ancienne.

Afin de comprendre les effets de ces différentes séries et le rapport qu'elles entretiennent entre elles ainsi que leurs conflits ou liaisons à l'intérieur de la ville, nous essayons à travers ce travail de voir:

Quelles sont ces grandes voies qui structurent la ville, et quelles étaient leurs origines ?

Quels étaient leurs rôles, et comment se présentent-elles aujourd'hui ?

Le plan de la ville du Caire, nous offre au premier regard, une image confuse : des tracés continus entrecoupés par des rues tortueuses, des impasses, des rues en cul-de-sac, des ruelles et des allées étroites. Sans qu'ils constituent vraiment un

plan quadrillé, les tracés continus paraissent d'une assez grande régularité et semblent d'une manière générale influencer l'ensemble du plan [1]. Au début du XIXe siècle, huit grandes voies de communication traversaient la ville [2]: trois longitudinales et cinq transversales, aujourd'hui nous pouvons encore distinguer:

- Une rue étroite et longue (d'environ 7 à 8 km) qui traverse toute l'agglomération ancienne et même l'extension datant du siècle dernier, elle est presque droite malgré un léger changement de direction de temps à autre.

- Une route assez large mais moins longue, comparée à la première, d'une largeur qui varie selon certains endroits entre 45 et 65 m. Au-delà de l'extension récente au nord, elle prend la forme d'un étroit canal bordé de deux chemins.Cette voie qui peut évoquer un percement moderne, est située presque au milieu de l'agglomération ancienne à 500 m à l'ouest de la première et presque à mi-chemin entre celle-ci et le Nil.

- Quatre voies transversales étroites et longues dont deux serpentent dans les tissus anciens avant de se confondre avec les voies rectilignes de la ville moderne et les deux d'autres sont plutôt situées au sud et légèrement orientée sud-ouest.

-Deux rues est/ouest qui traversent la ville ancienne et la relient à la ville du XIXe siècle.

-Trois rues en diagonale qui partent du point d'articulation entre la ville ancienne et la ville moderne. Elles parcourent le tissu ancien en trois directions: nord/est, nord/ouest et sud/est.

Les deux premières sont pratiquement les seules voies longitudinales qui traversent l'agglomération ancienne d'un bout à l'autre. Néanmoins, il en existe d'autres plus ou moins longues ou plus ou moins importantes, mais aucune ne peut être comparée aux deux premières. Comme on le verra plus loin, quelques voies existant encore à l'intérieur du tissu, laissent penser qu'elles étaient bien des tracés continus à un certain moment de l'histoire.

Les quatre voies transversales suivent une direction presque perpendiculaire au Nil bien qu'elles n'aboutissent pas toujours à celui-ci.

1- Clerget décrit la première ville Fatimide construite par Gawhar, comme un parfait carré (de 1110 x 1200) avec des tracés réguliers : «*En tout cas, le réseau des rues paraît dénoter un réel progrès sur le fouillis fourre-tout habituel aux villes arabes. On devine l'influence du Grec Djawhar qui sur les vingt rues initiales, en traça sept d'après Qalqachandi. Toutes proportions gardées, on se rapproche un peu de l'échiquier de l'ancienne Alexandrie.*» Clerget, *Le Caire*, t. I, p. 128.

2- D'après, Jomard, la *Description de la ville du Caire*, «*... Huit grandes communications 1° - Trois rues longitudinales ; celles qui va de Bab el Saydeh à Bab el Hasanyeh, longue de 4.600 mètres ; celle qui longe la rive droite du canal, depuis le double pont du sud appelé Qanâter el Seb'a jusqu'au près de la porte Cha'rya et une autre. 2° - Cinq communications transversales, dont trois vont du Nil à la citadelle, et une autre conduit de la place Ezbekyeh, à l'est, vers les tombeaux de Gâyd-bey...*»

FIG.196: Plan du Caire 1985 corrigé 1993.



FIG. 197: Tracés de la voirie en 1810 superposé sur un plan actuel (1987).

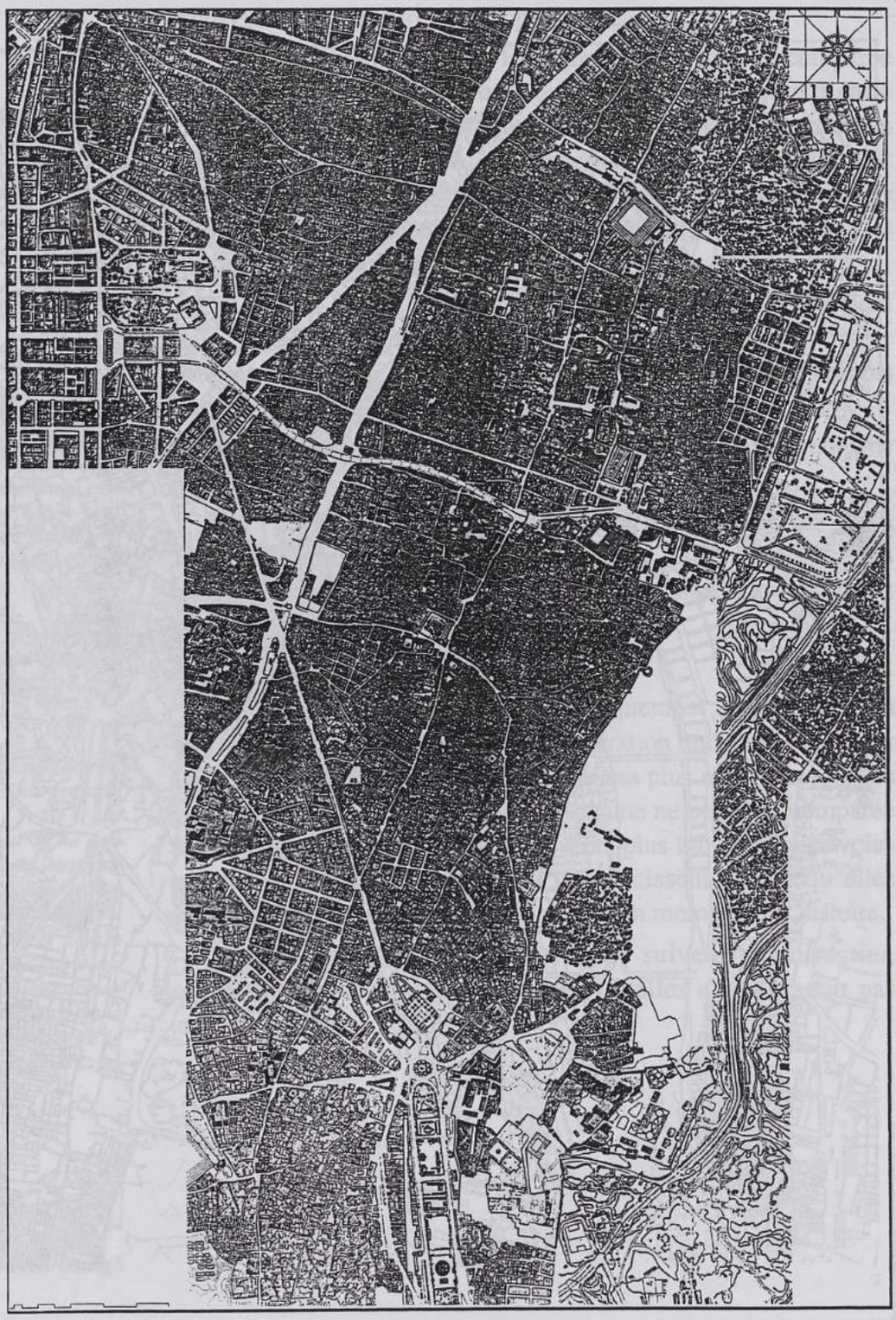




FIG. 197: Tracés de la voirie en 1810 superposé sur un plan actuel (1987).

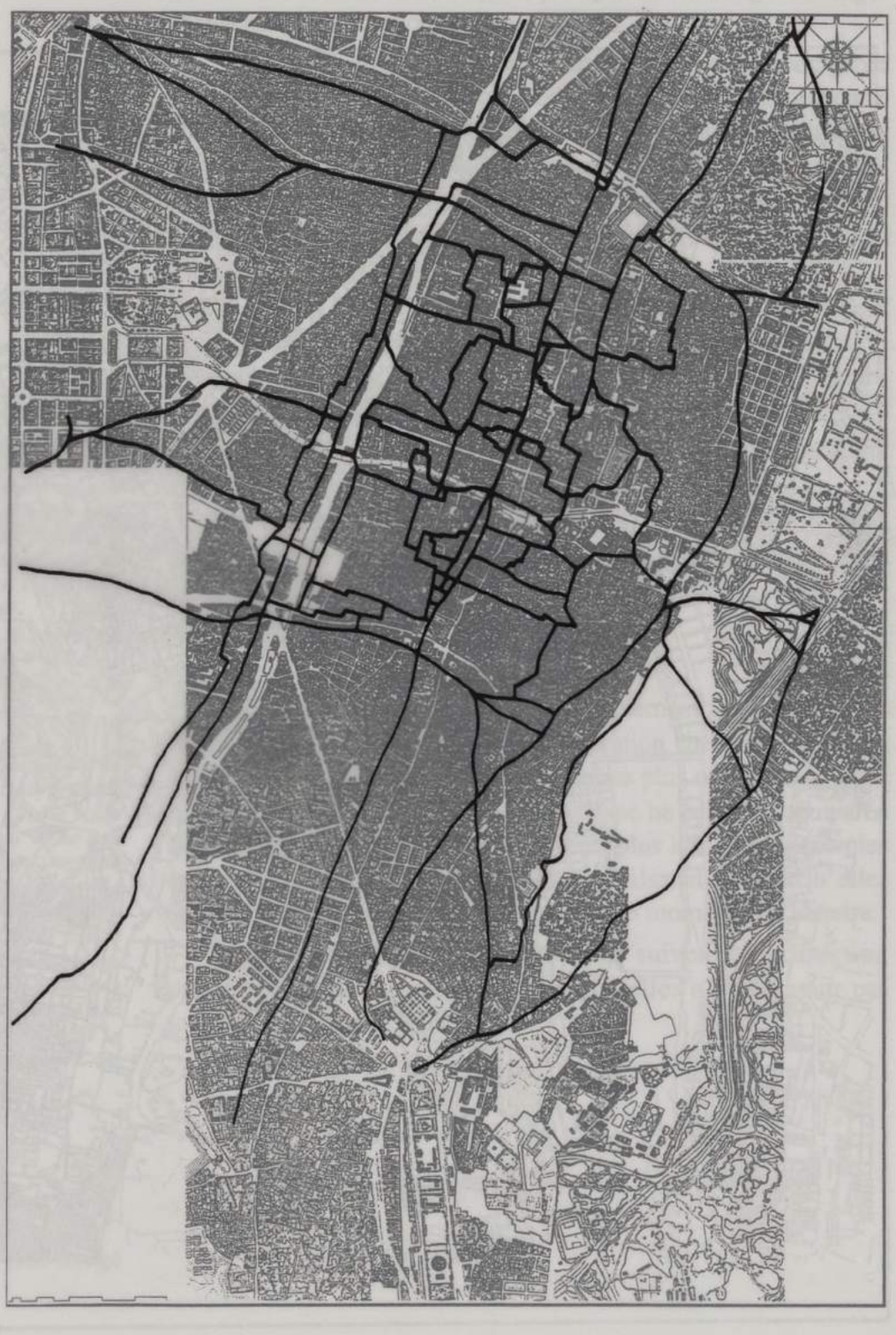


FIG. 198: Tracés actuels de la voirie.





FIG. 198: Tracés actuels de la voirie.

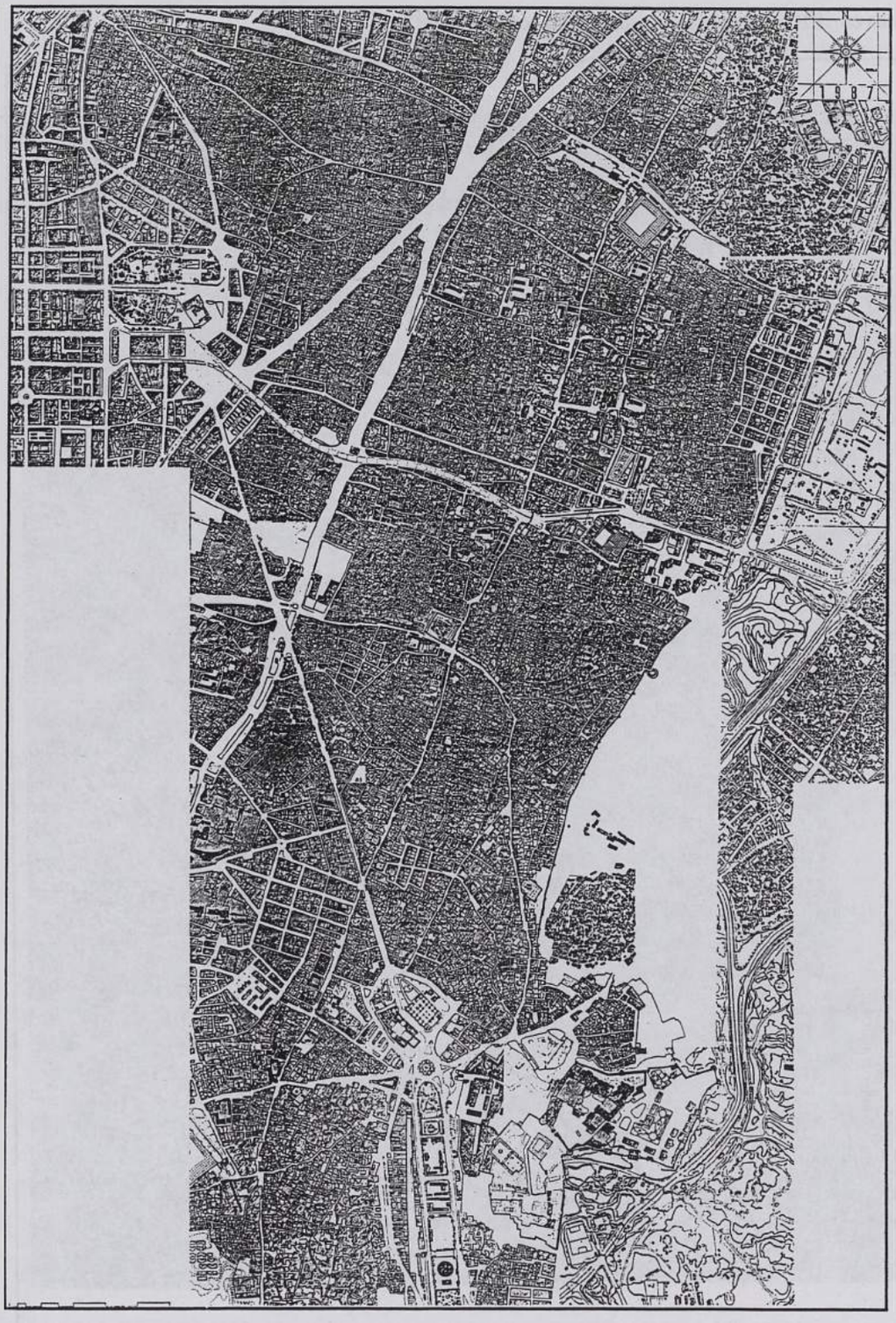
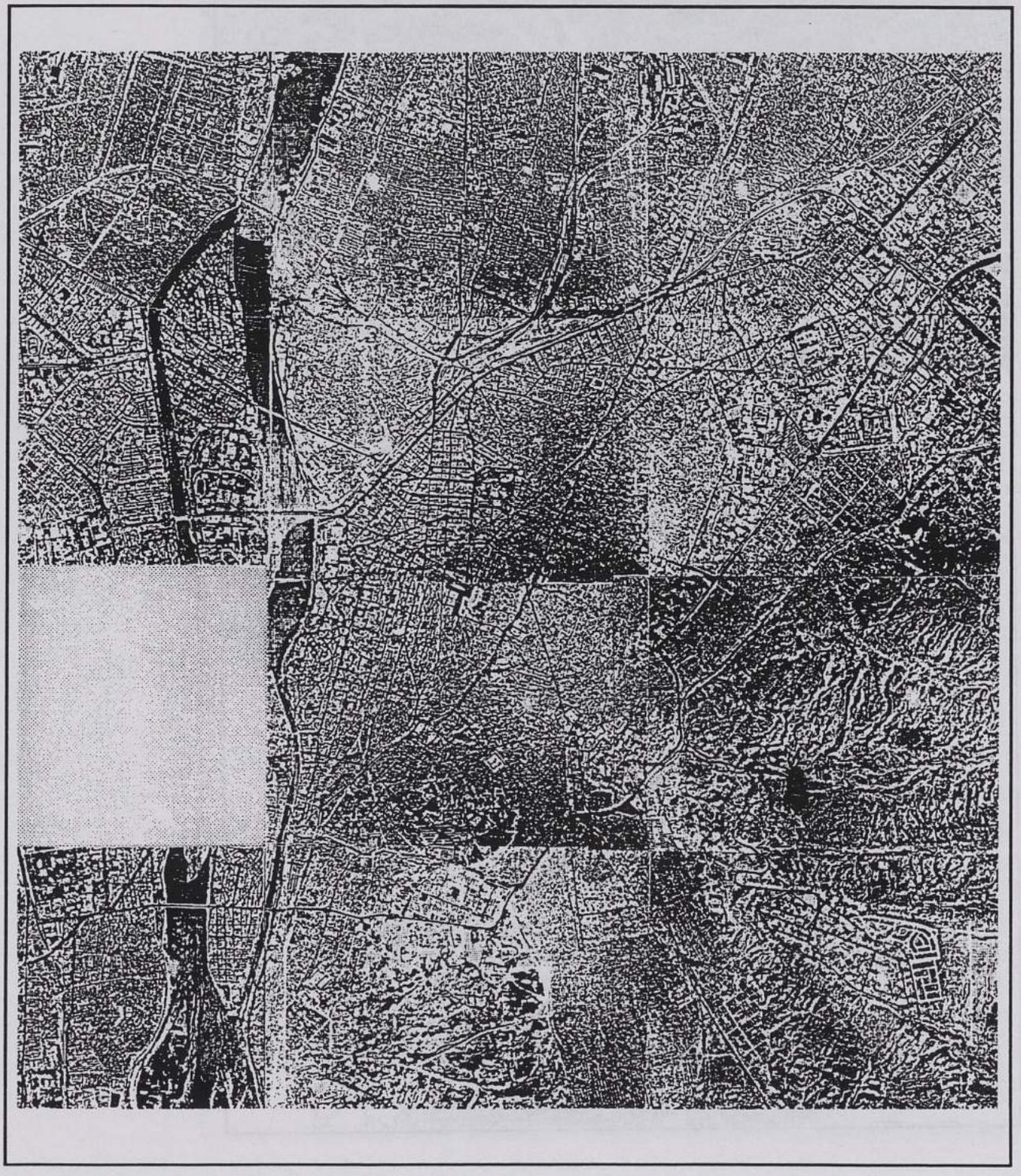


FIG. 199: Tracés de voiries en 1810 superposés sur une photo aérienne (1987).



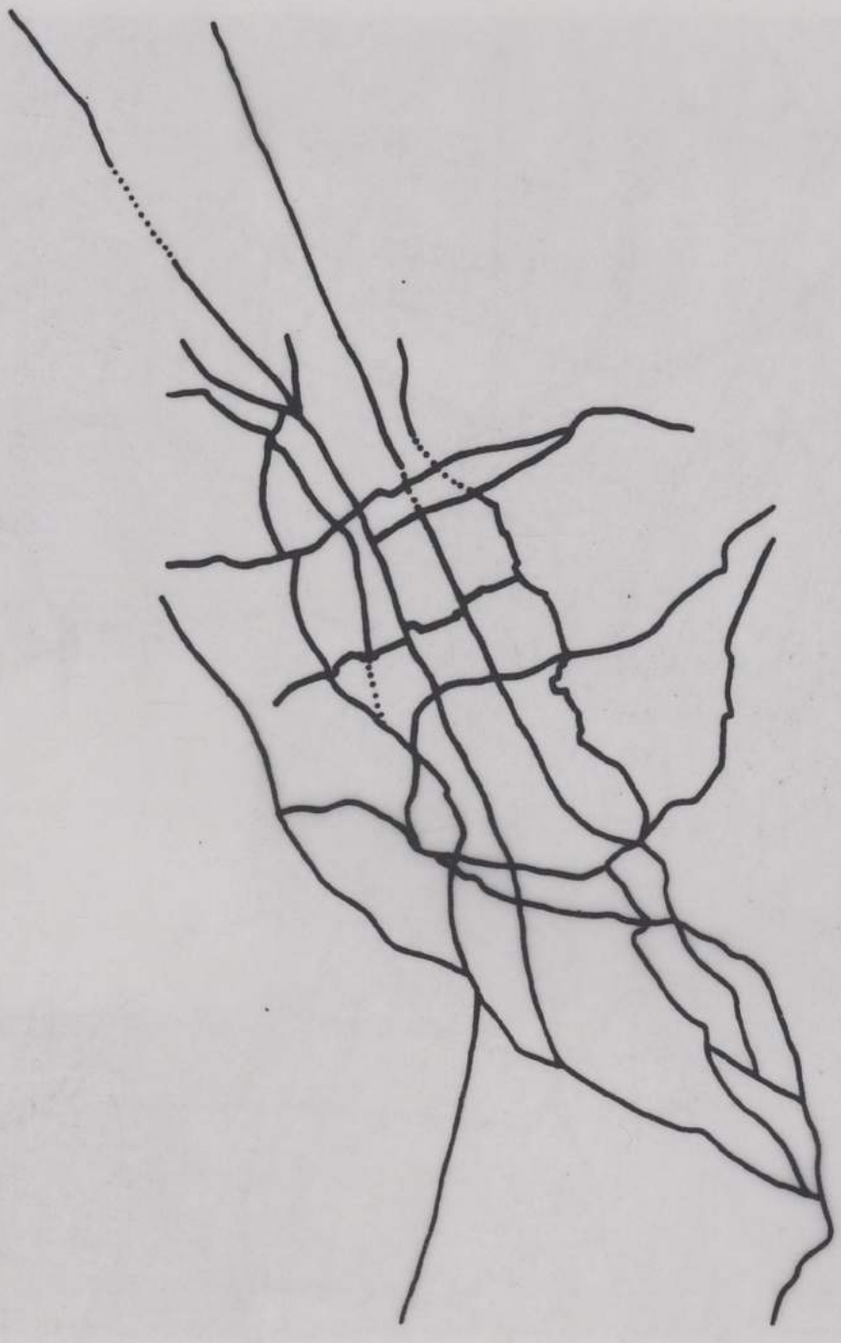


FIG. 199: Tracés de voiries en 1810 superposés sur une photo aérienne (1987).

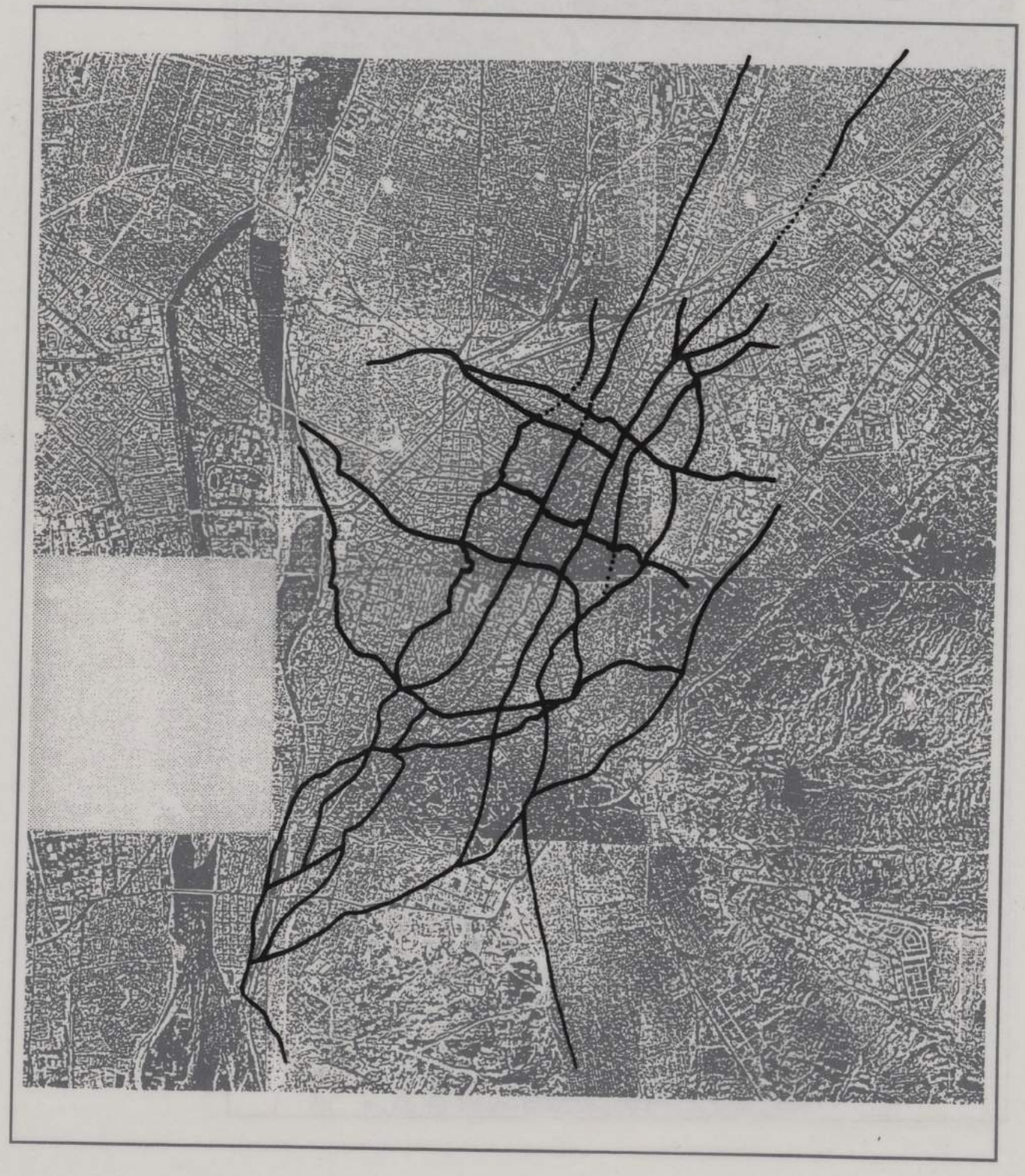
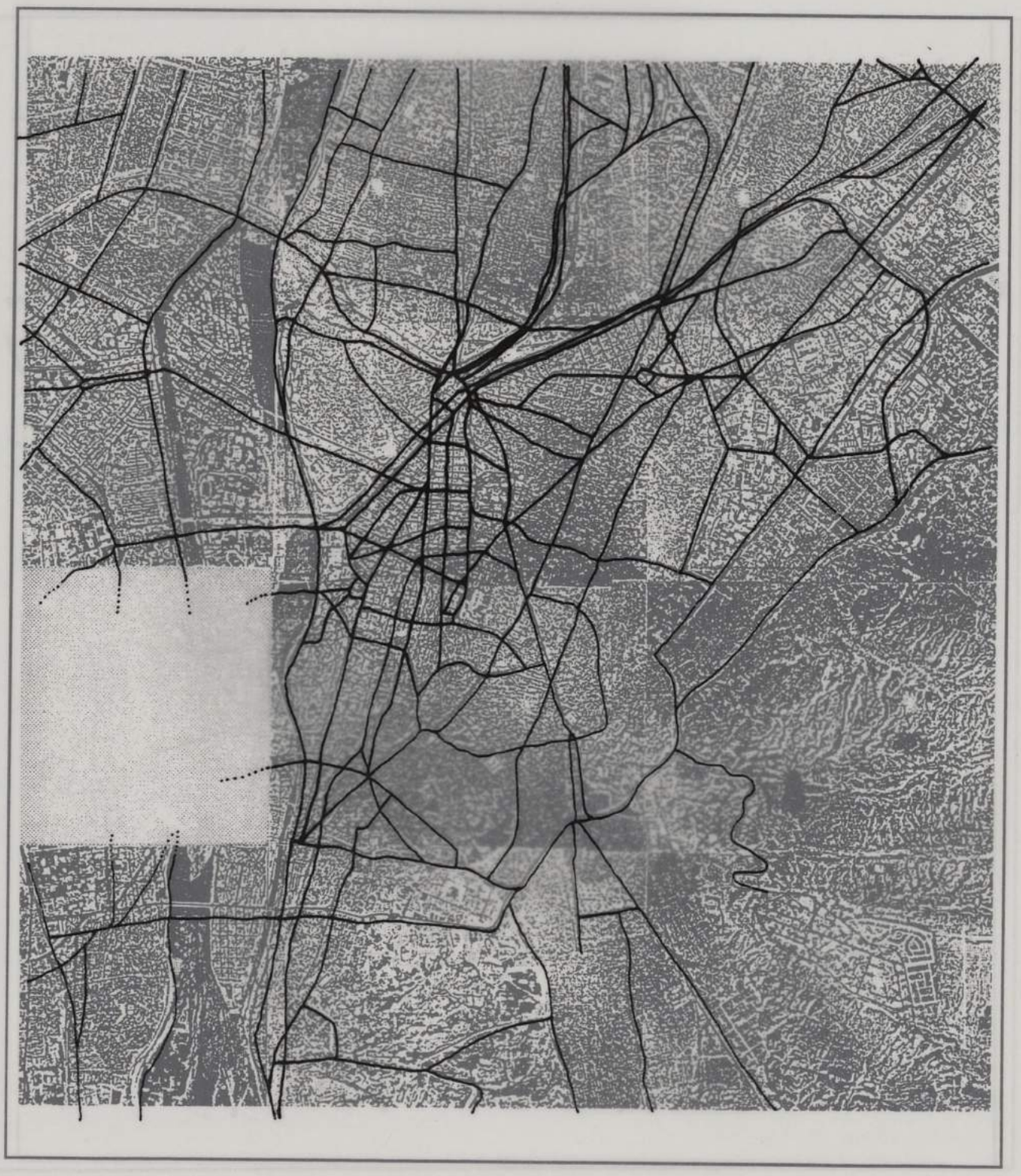


FIG. 200: Tracés actuels (1987).



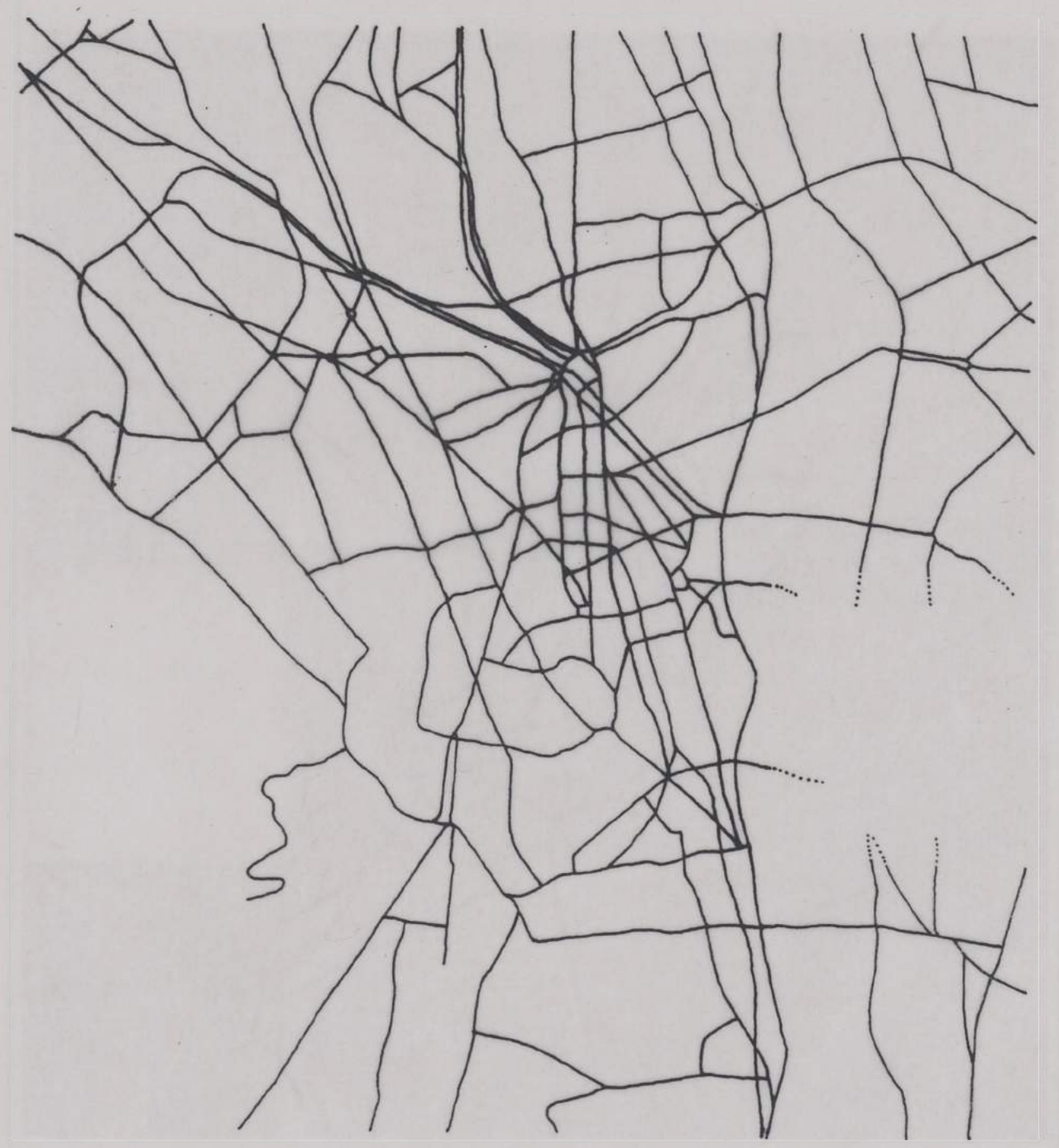


FIG. 200: Tracés actuels (1987).

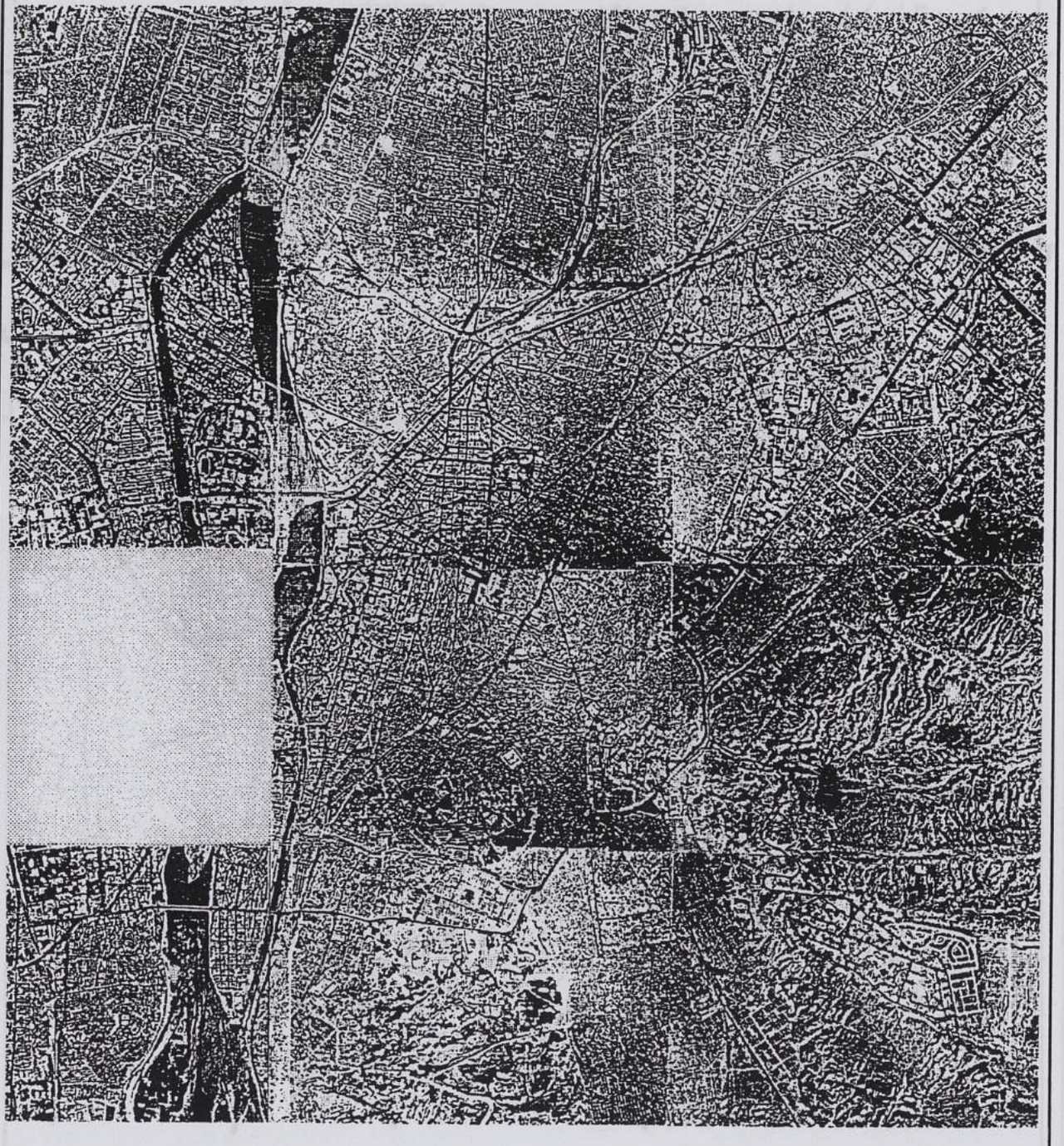


FIG. 201: La structure de la voirie en 1810.

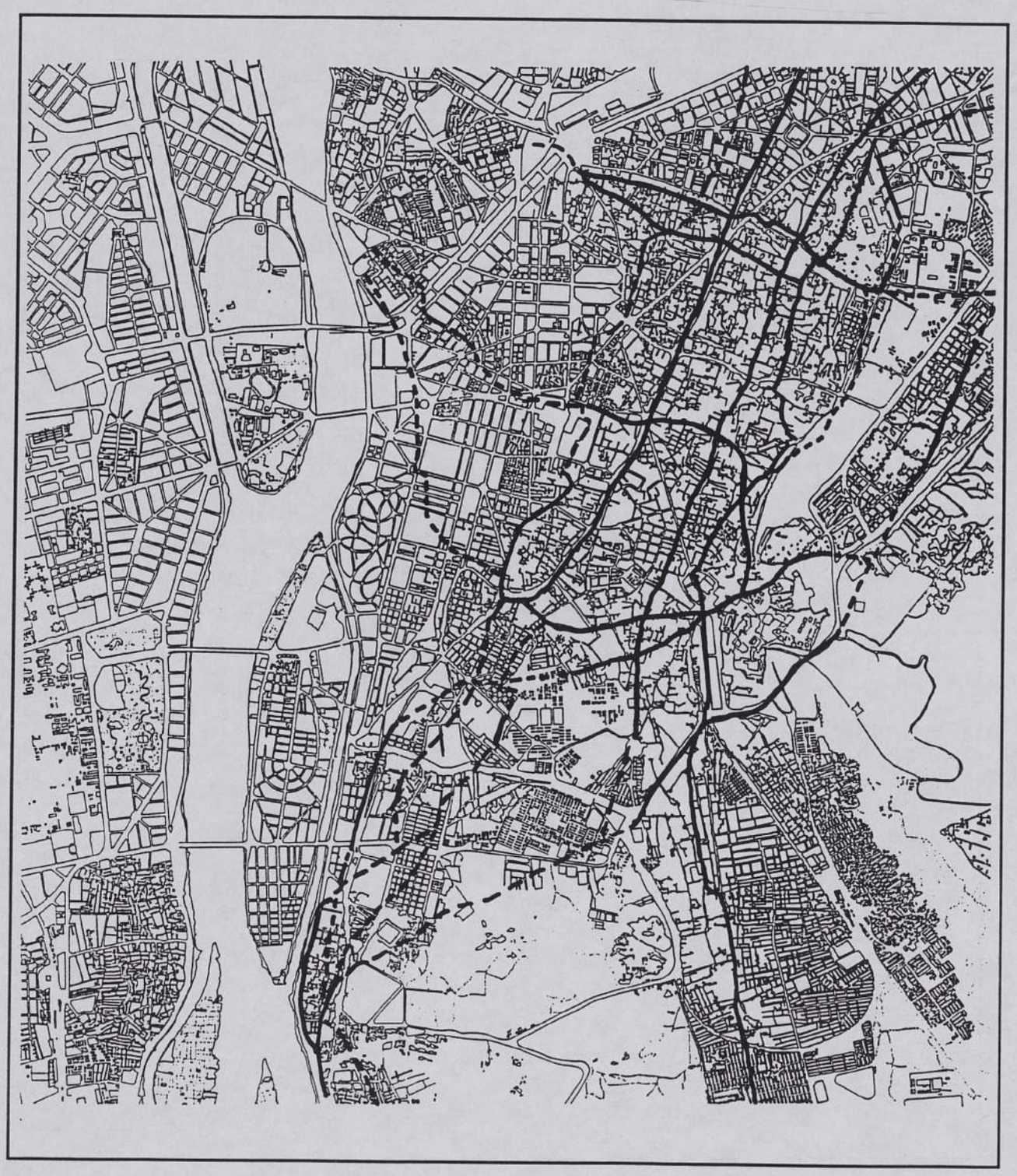


école nationale supérieure
d'architecture de versailles
centre de documentation
5, av. de Sceaux - BP 674
78006 Versailles cedex
tél. 33 (0)1 39 07 40 02 fax 33 (0)1 39 07 40 04

FIG. 202: La voirie de 1810 rapportée sur un plan de 1850



FIG. 203: La voirie de 1810 rapportée sur un plan actuel.



La route de pélerinage ou la permanence des tracés.

La voie principale traverse la ville ancienne et ses agglomérations de Husayniyya au nord jusqu'au quartier Ibn Tulun au sud. La trace de sa dernière section sud qui conduisait jusqu'à Fustat est actuellement perdue sous les collines Zeinhum et le quartier 'Ain al-Sira. Sa largeur varie entre 7 m et 9 m sur une longueur qui dépasse 3 km[3]. Clerget note que lors de la création de la ville fatimide, la voie était large de 15 m et qu'elle s'élargissait encore davantage entre les deux palais pour créer une grande place rectangulaire dont la superficie faisait quelques 28,800 mètres carrés[4].

L'importance de cette voie se manifeste par la présence, tout au long de son parcours, d'un grand nombre de monuments : mosquées, *madrasa*, *Sabil-kuttab*, maisons, palais et *wakala*. Le long de cette voie de Bab al-Futuh au nord, jusqu'à la place Saiyda Nafisa au sud, on trouve encore aujourd'hui une soixantaine de monuments sans compter les bâtiments qui n'ont pas été répertoriés et ceux qui ont disparus.[5]

L'emplacement de ce grand nombre de monuments lui a gardé un alignement constant malgré les différences de sa largeur. Deux portes importantes : Bab al-Futuh au nord et Bab Zuwayla au sud existent encore sur le parcours de cette rue. Malgré la continuité de cette voie, l'emplacement de ces deux portes fait encore office de frontière. Des deux côtés de la porte, on observe une nette différence entre l'intérieur et l'extérieur de l'enceinte aussi bien dans l'organisation du tissu autour de la rue que dans la nature des activités .

Aujourd'hui, cette voie est entrecoupée par trois percements : la rue Muhammed 'Ali (1875) qui la coupe en diagonale au Sud, à hauteur de Hilmiyya ; la rue al-Muski (1845) et la rue al-Azhar (1923) toutes deux situées au nord, à l'intérieur même du périmètre fatimide. La rue al-Azhar a été surmontée dans les années quatre vingt d'une voie rapide (*high-way*), qui coupe aussi bien la ville que la rue al-Mu'izz en deux parties. La construction de cette voie rapide constitue actuellement une véritable barrière au plein milieu de la ville, et la continuité de l'axe principal en est entièrement compromise.

3- C'est la longueur de la voie à l'intérieur de l'agglomération ancienne (entre Bab al-Futuh et la mosquée Ibn Tulun) sans compter son trajet au-delà de ces deux points.

4- Clerget, *op.cit.*. p. 128, et Ravaisse, Essai sur l'histoire du Caire, p. 100

5- Sur la carte de monuments historique de Creswel, (1950), 400 monuments sont répertoriés, or plusieurs autres appartenants à des systèmes de waqf privé ou public, n'ont pas fait partie d'aucune mesure de protection.

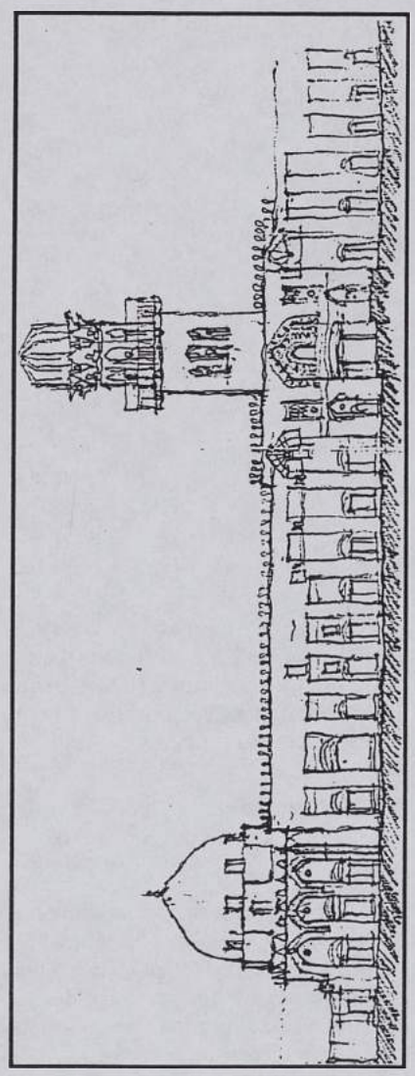
Malgré les grandes mutations que la ville a subie, en particulier dans la deuxième moitié du XXe siècle, on peut encore suivre les traces de continuité de cet ancien chemin à l'extérieur de l'agglomération ancienne.

Au nord de la ville Fatimide, à l'extérieur de l'enceinte, la voie continue en structurant l'ancien faubourg Husayniyya. Au-delà de ce faubourg, il n'y avait jusqu'au XIXe siècle que des terrains agricoles et quelques petits villages. Aujourd'hui tous ces terrains sont urbanisés et les quartiers du XIXe siècle sont entièrement modifiés. Mais la voie continue ce tracé millénaire.

Au-delà du quartier Husayniyya, la rue aboutit à la place Sakkakini, elle traverse avec une légère rectification le quartier qui porte le même nom (Sakkakini). Sa trace se perd à la hauteur de la ligne de chemin de fer (Bab al-Hadid - Matariyya), mais, on la retrouve aussitôt au nord de l'actuel rue Misr W-al- Soudan. Cette dernière traverse le quartier Hadaïq al-Quba avec un léger élargissement. Le parcours de la rue se modifie légèrement en longeant le palais al-Quba où la rue devient une large avenue bordée d'arbres. Au nord du palais le trajet de l'ancienne route continue avec la rue Matariyya qui traverse les quartiers al-Zaytun et al-Matariyya et aboutit enfin au village (*Nazlt till al-Hosen*) dans le gouvernorat de Qalyubiyya avant de se confondre avec les routes agricoles.

Au Sud, si les cartes de XIXe siècles indiquent encore clairement l'ancien tracé de ce voie qui menait au Vieux Caire et probablement plus loin vers le Sud du pays, néanmoins aujourd'hui cette partie est pratiquement inexistante et le tronçon entre la place Saiyda Nafisa et Fustat est peut-être enfui sous les collines de Zeinhum et celles de 'Ain al-Sira.

FIG. 204: Façade de la madrasa Salihiyya, rue al-Mu'izz(dessin M.-N. Gaillard
FIG. 205: Mausolée Qalaun (1284), rue al-Mu'izz



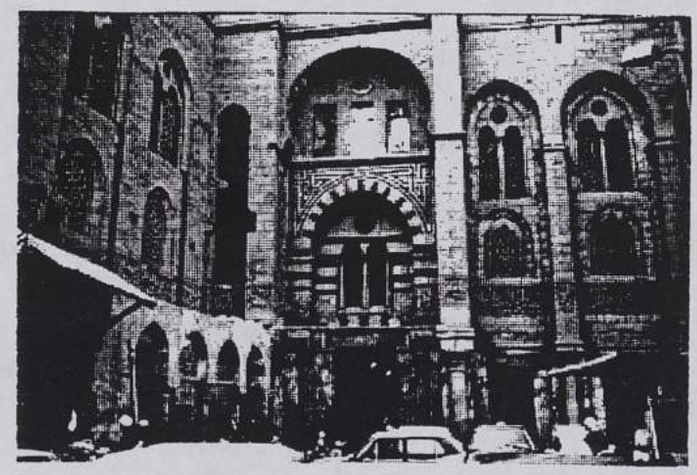


FIG. 206: Tracé actuel de la rue al-Mu'iz.

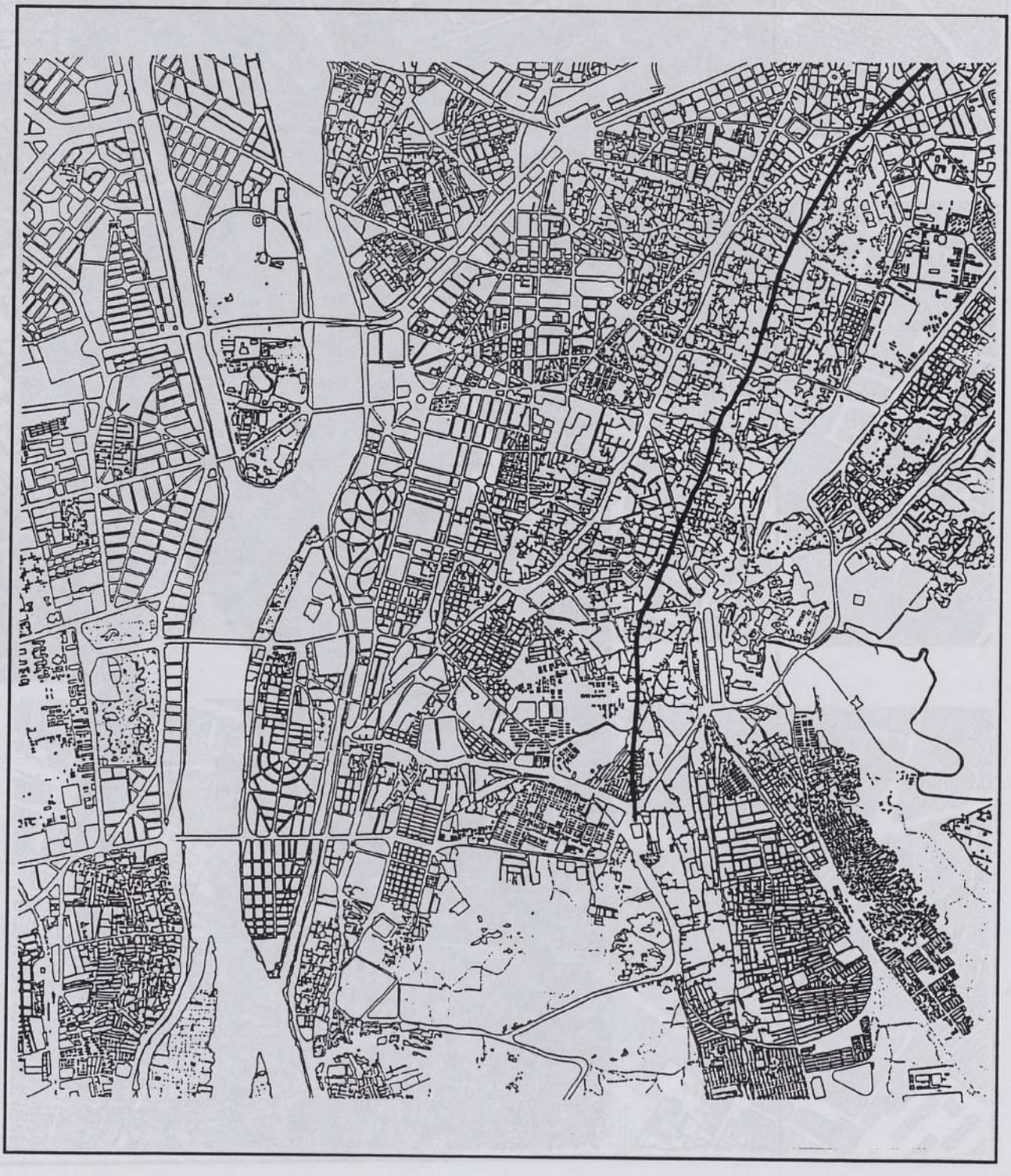
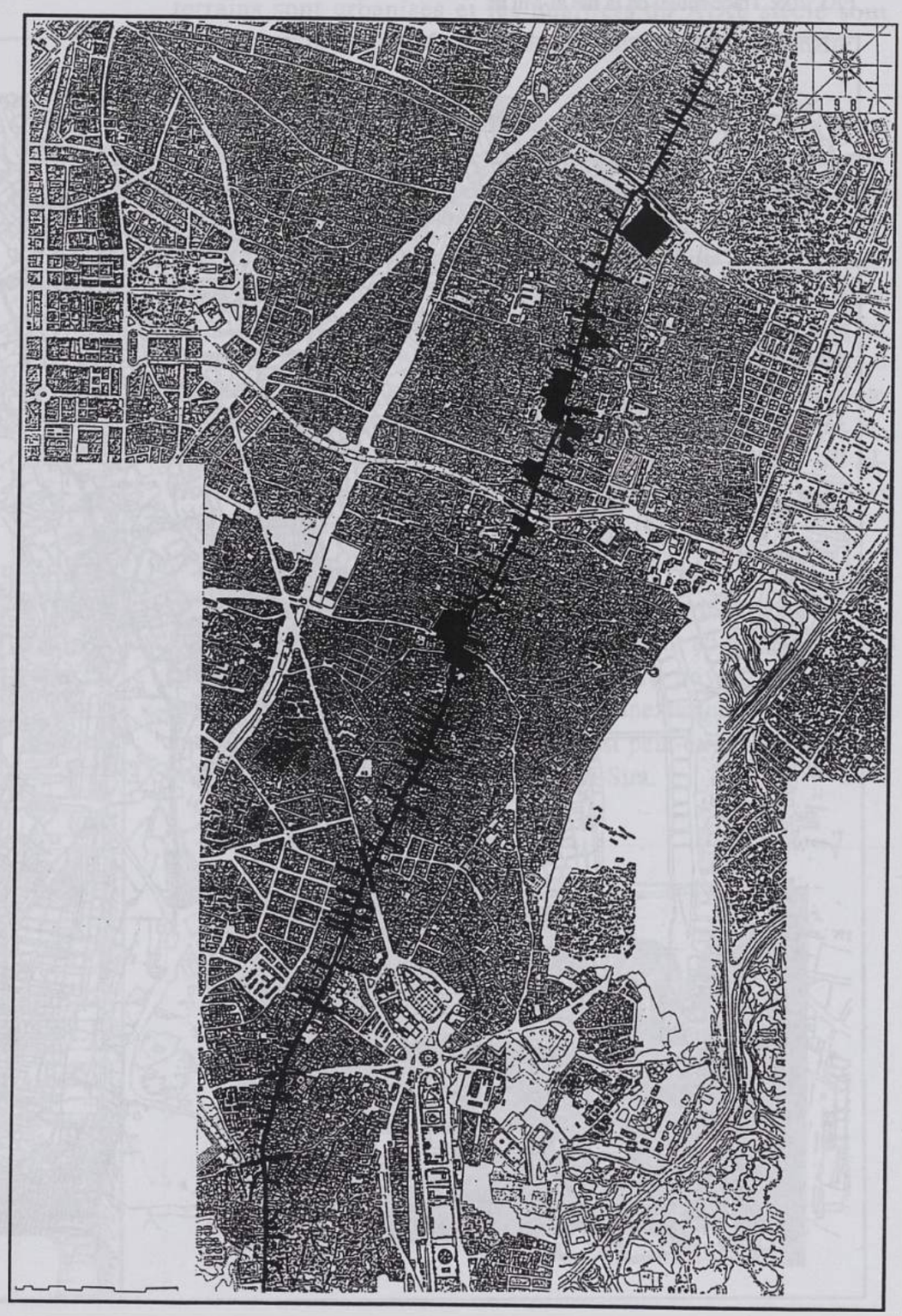
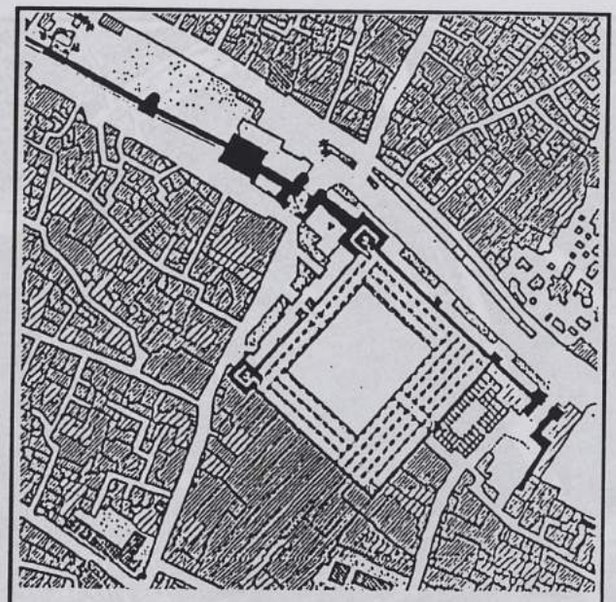
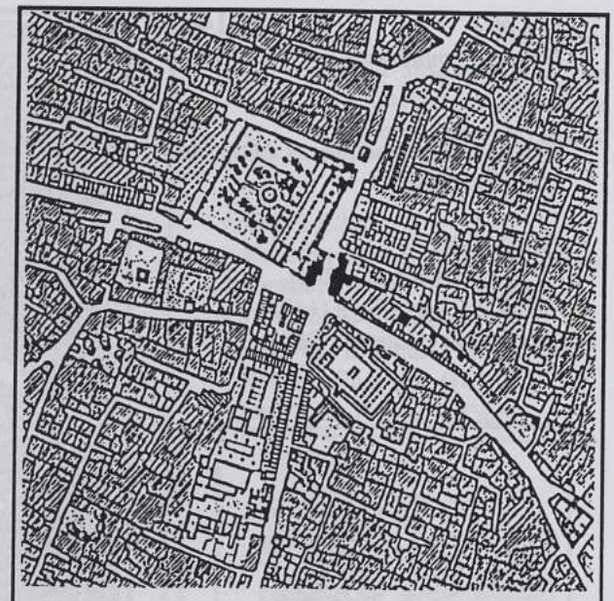


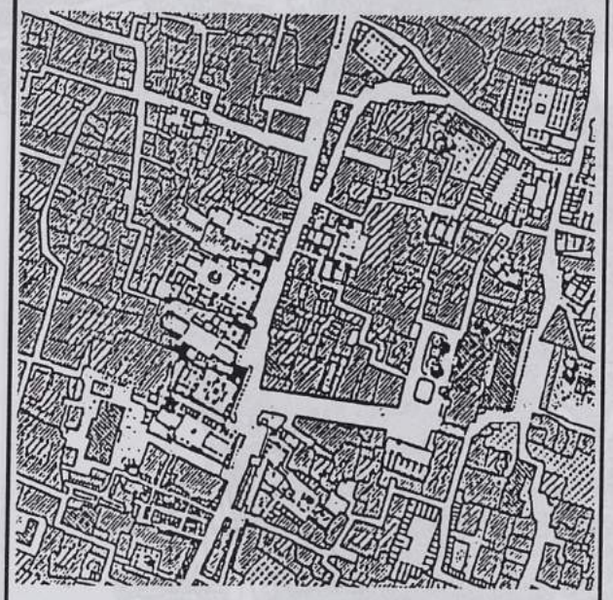
FIG. 207: La centralité de l'axe principale.

FIG.208 à 213: Fragments des tissus autour de la rue al-Mu'izz.

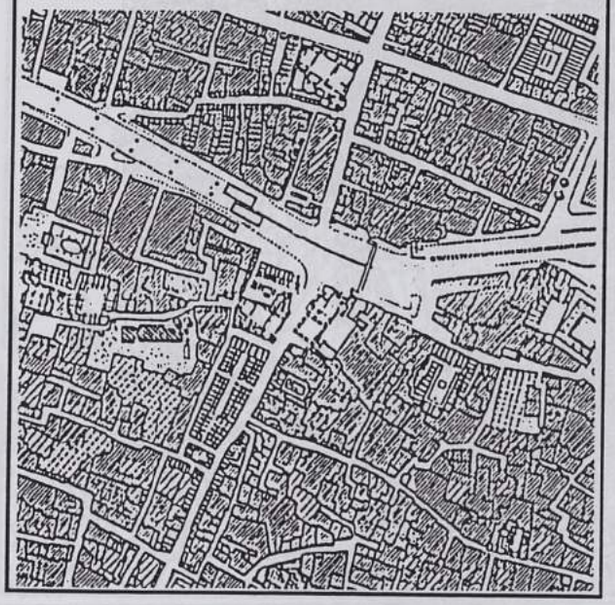












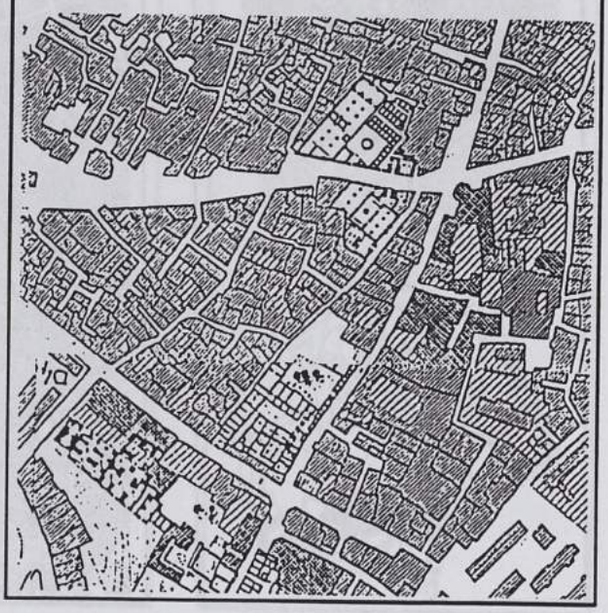
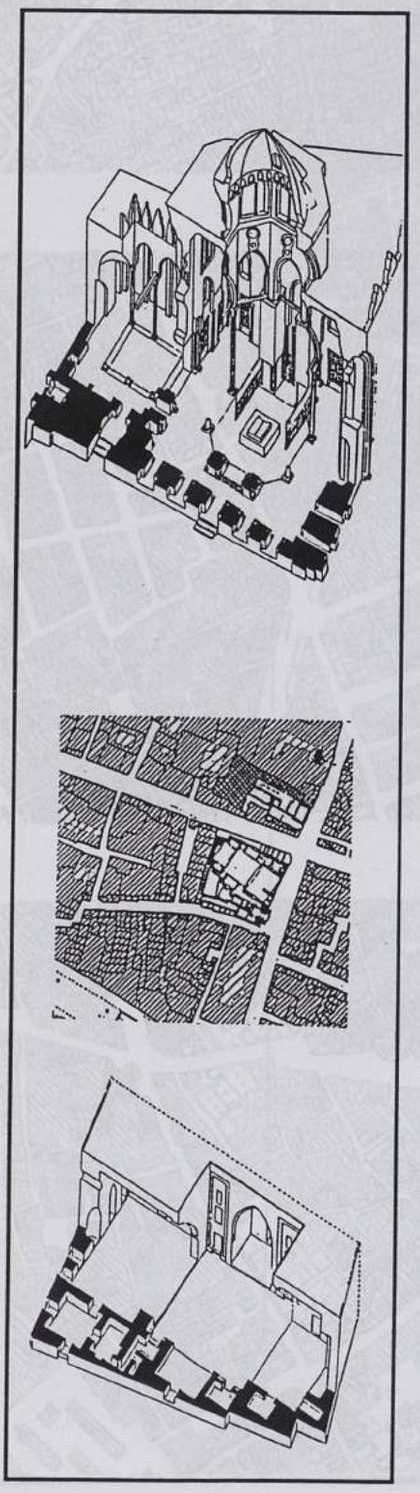


FIG. 214: Les monuments autour de l'axe (état présent)

FIG. 215-216
- Mausolée Qalaun (1284)
- Madrasa Achrafiyya (1425)
(Documents Atelier le Caire).



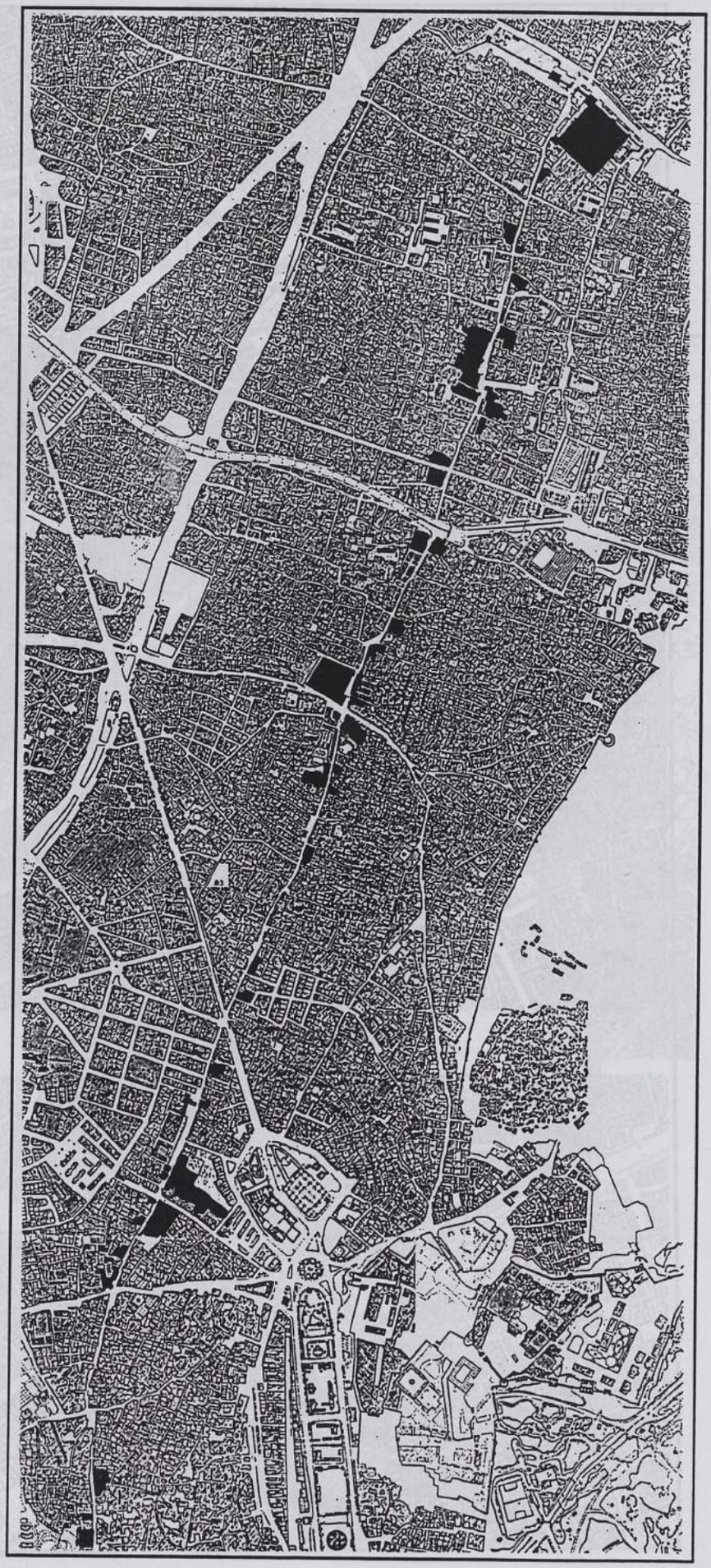
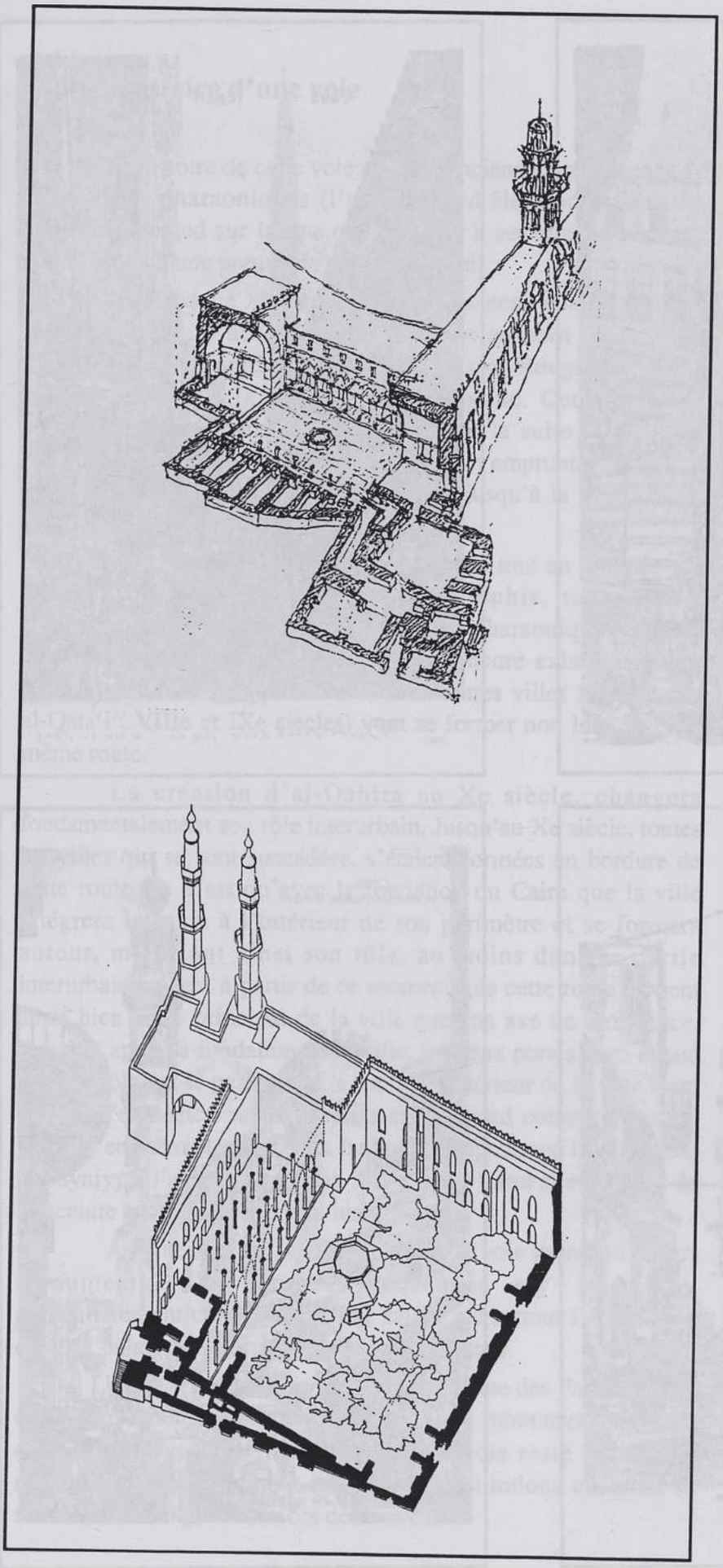
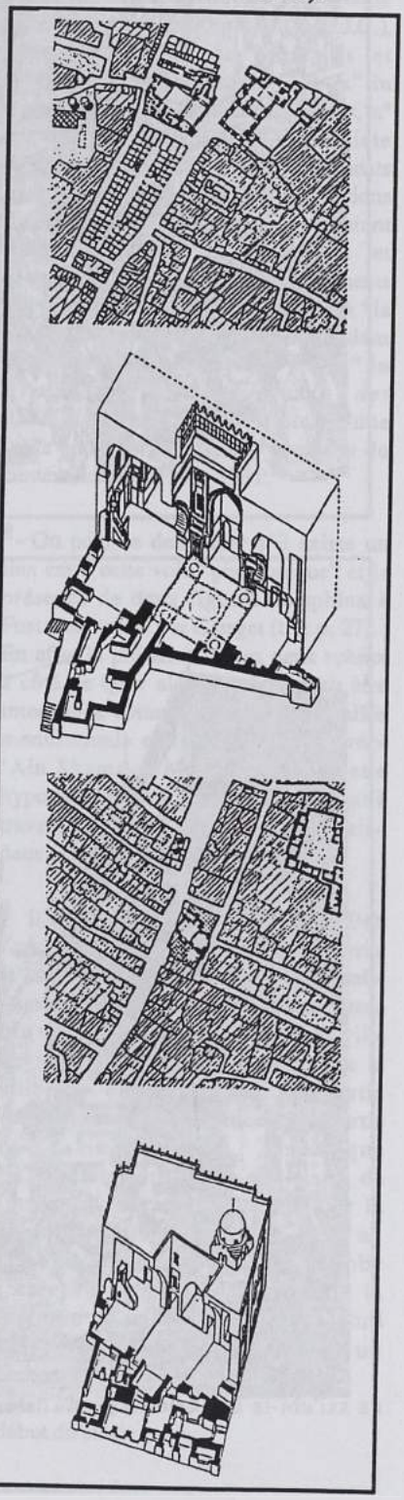
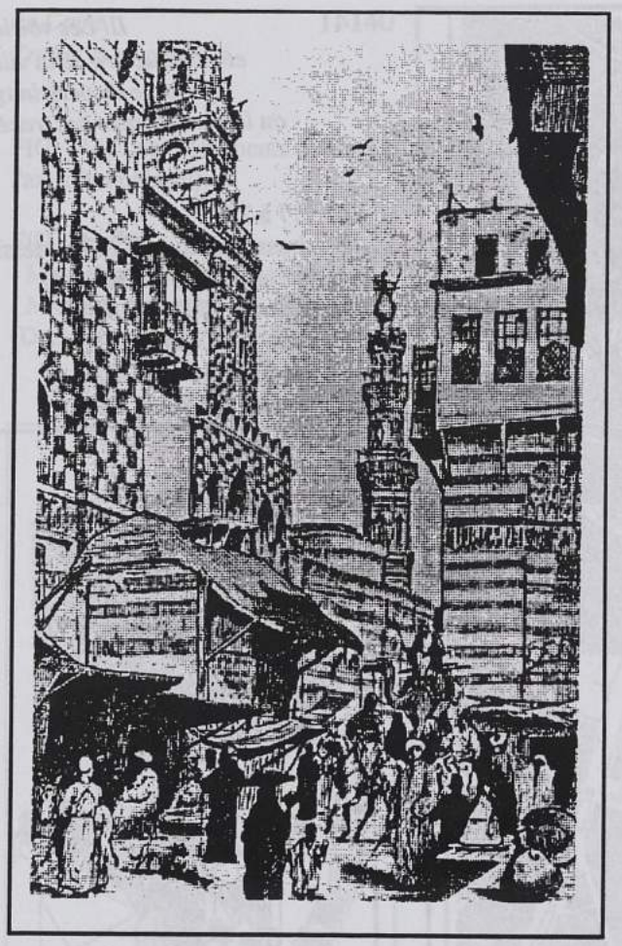
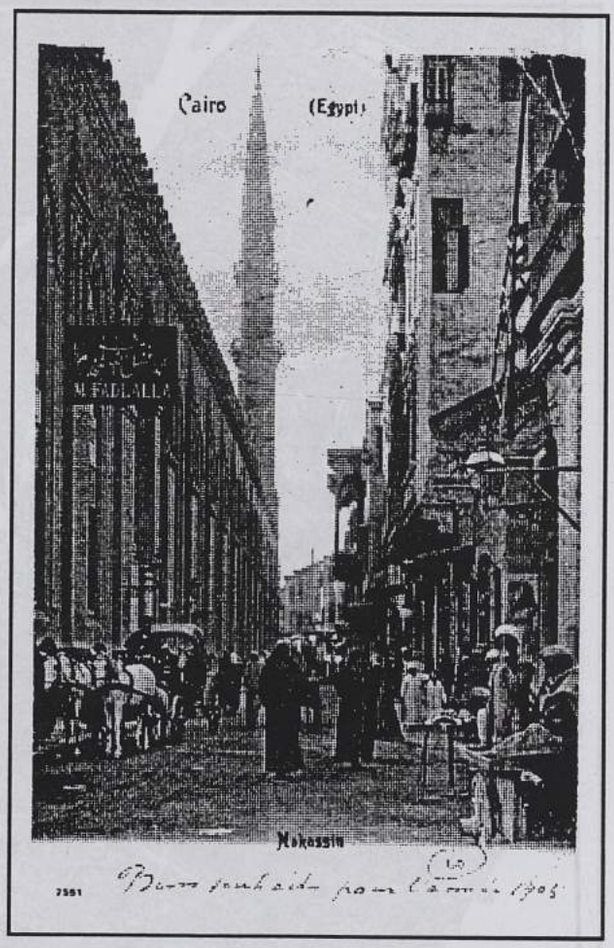


FIG.217 à 220:
- Madrasa Salihiyya(1243), (dessin reconstitution: M.-N. Gaillard)
- Mosquée al-Mu'ied (1415)
- Ensemble al-Ghuri (1504)
- Madrasa Gani Bek (1426)
(Documents Atelier le Caire).

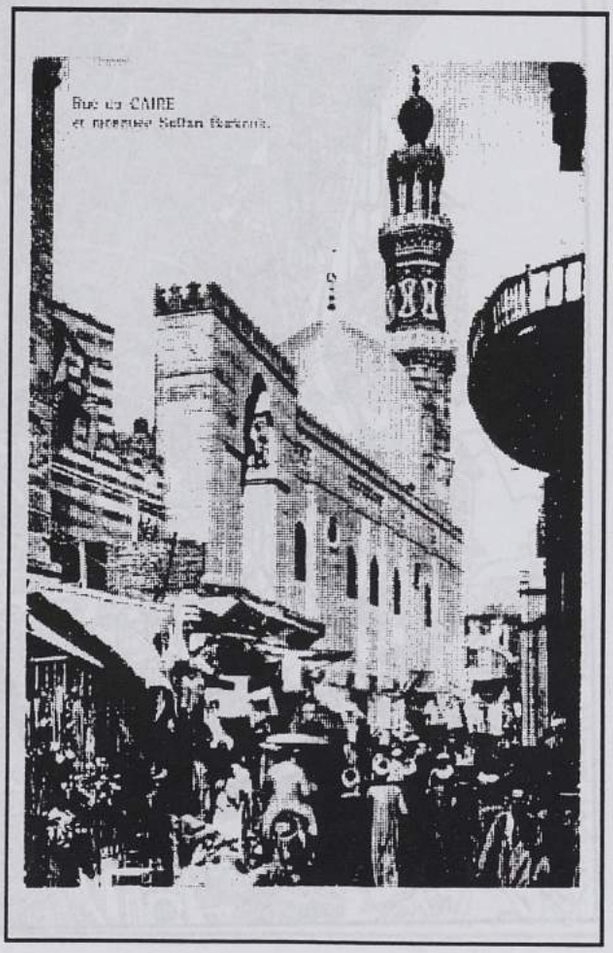







Cairo (Egypt)
M. FADLALLA
Mahassin
7581


Cairo (Egypt) - Mahassim


Rue du CAIRE
et mosquée Sultan Barkouk.

Histoire d'une voie

L'histoire de cette voie est bien ancienne. La présence de deux villes pharaoniques (l'une au nord Héliopolis, l'autre, Memphis, au sud sur la rive ouest du Nil), sur le trajet de cette route, est déjà une preuve de son ancienneté.

A l'époque arabe, au VIIe siècle, cette route jouait un rôle important. D'abord en reliant Fustat au nord du pays (le Delta) et puis au nord-est à Suez, sur la mer Rouge, et enfin à travers le Sinaï à la Syrie et à la Palestine. Cette route de caravanes et de commerce deviendra par la suite la route de pèlerinage venant de Syrie et de Palestine et empruntant à l'est, à partir de Fustat, la route de l'Égarement jusqu'à la mer Rouge, puis vers l'Arabie[6].

Son rôle générateur est bien prouvé tout au long de son histoire, reliant 'Ain Shamas et Memphis, toutes deux d'importantes agglomérations à l'époque pharaonique[7] et dont certains tracés pouvaient probablement encore exister à Fustat dans la première époque arabe [8], deux autres villes (al-Askar et al-Qata'i', VIIIe et IXe siècles) vont se former non loin de cette même route.

La création d'al-Qahira au Xe siècle, changera fondamentalement son rôle interurbain. Jusqu'au Xe siècle, toutes les villes qui se sont succédées, s'étaient formées en bordure de cette route, ce n'est qu'avec la fondation du Caire que la ville intégrera la route à l'intérieur de son périmètre et se formera autour, modifiant ainsi son rôle, au moins dans sa partie interurbaine. C'est à partir de ce moment que cette route devient aussi bien l'axe principal de la ville que son axe de croissance. Aussitôt après la fondation de la ville, les deux portes nord et sud qui contrôlaient le passage de la route à l'intérieur de la ville sont, grâce à l'extension rapide, repoussées au nord comme au sud[9]. Presque en même temps, deux faubourgs importants, l'un au nord Husayniyya, l'autre au sud Bab Zuwayla se forment en dehors de l'enceinte autour de cette voie historique.

A l'intérieur de la ville fatimide, la voie prend un aspect monumental, les grandes mosquées s'y installent, particulièrement celle d'al-Hakim, mais c'est surtout l'édification de deux palais qui affirme sa grande importance.

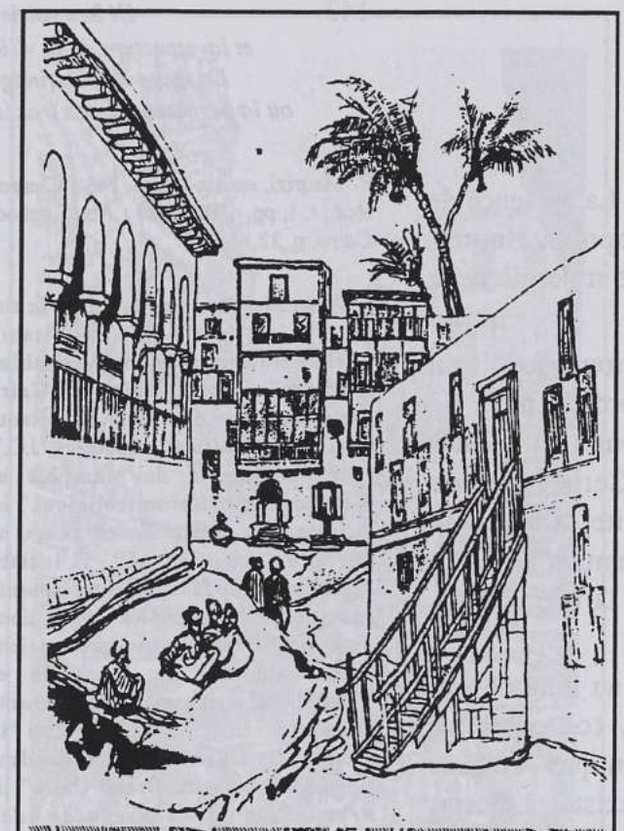
La destruction de la ville après la chute des Fatimides, ne change en rien l'importance de la voie, les monuments palatins disparaissent, se transforment, mais la voie reste le support incontestable de toutes les importantes institutions qui vont se succéder en s'alignant sur ces deux rives.

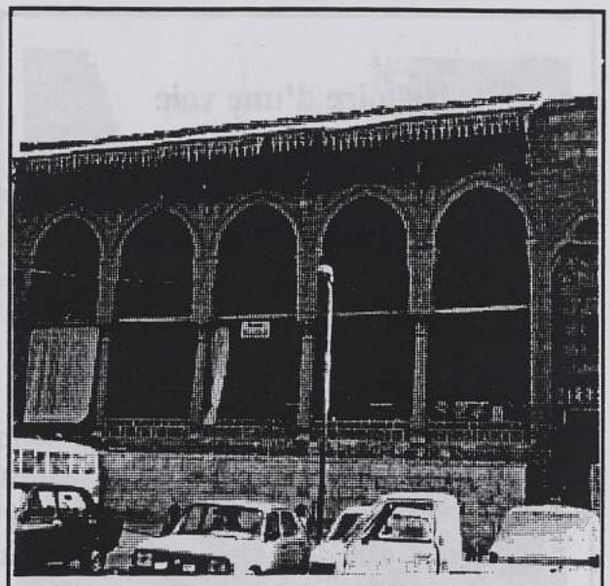
6.- Maqrizi, *op.cit*, t. I, p. 143 ; Clerget, *ibid.*, t. I, pp. 104 et 128 ; Abu Lughod, *Cairo*, p. 32.

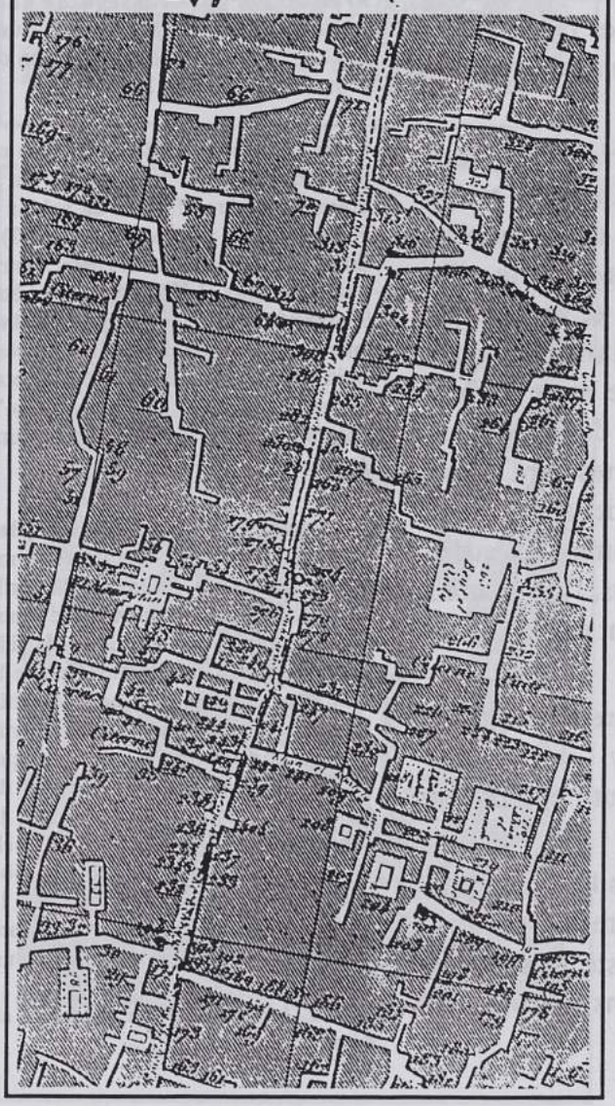
7.- Alain Zivi dans son travail sur le site du Caire parle "d'importante agglomération avec de véritables colonies" dans la région du Caire parvenue à une évolution importante dans les années 1500 à 1000 (av. J.C.), voir "La région de Memphis et d'Héliopolis carrefour religieux" in *Bulletin de la Société Ernest Renan*, n° 30, 1981, pp. 239-240. Il insiste également sur le fait que les monuments antiques réutilisés dans les constructions de l'époque musulmane, provenaient non seulement de Memphis et d'Héliopolis, mais aussi des monuments qui se trouvaient *in situ*, voir Zivi "la préservation des sites pharaoniques dans l'espace urbain du Grand Caire" in *Prospection et sauvegarde des Antiquités de l'Égypte*, Actes d'une table ronde organisée à l'occasion du centenaire de l'IFAO, 1981.

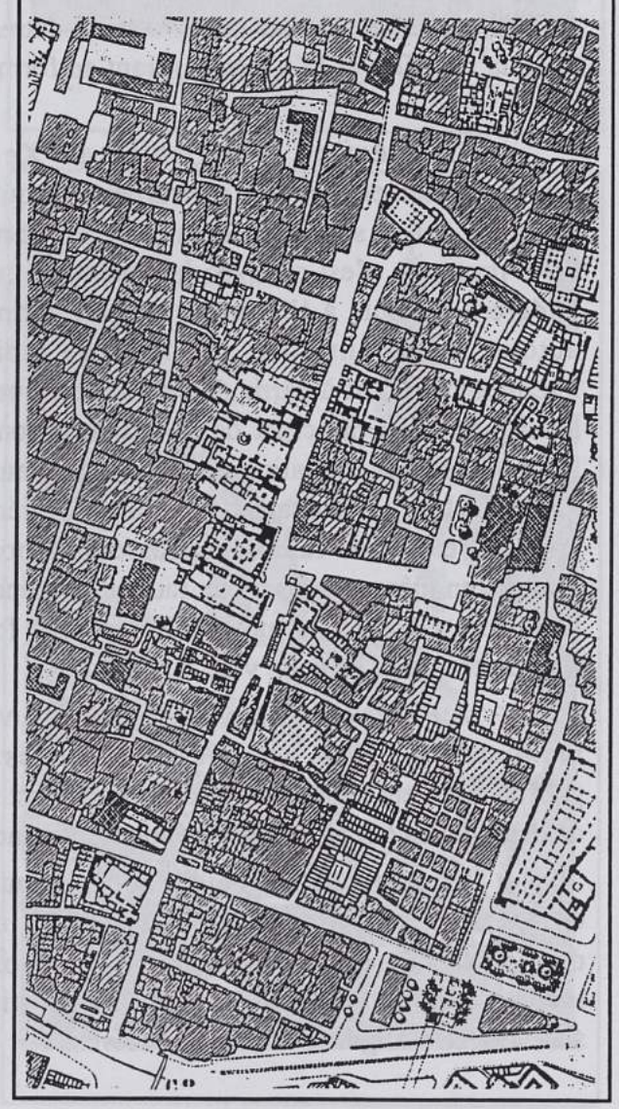
8.- On peut se demander s'il existe un lien entre cette voie "pharaonique" et la présence de deux figures de sphinx à Fustat signalées par Clerget (t. I, p. 27). En effet la présence de ces deux sphinx à côté de Qasr al-Shama' pourrait être interprétée comme le reste d'une allée monumentale entre deux villes sacrées 'Ain Shams et Memphis, mais cette hypothèse ne peut être confirmée qu'à travers les études d'archéologie urbaine dans la région du Caire.

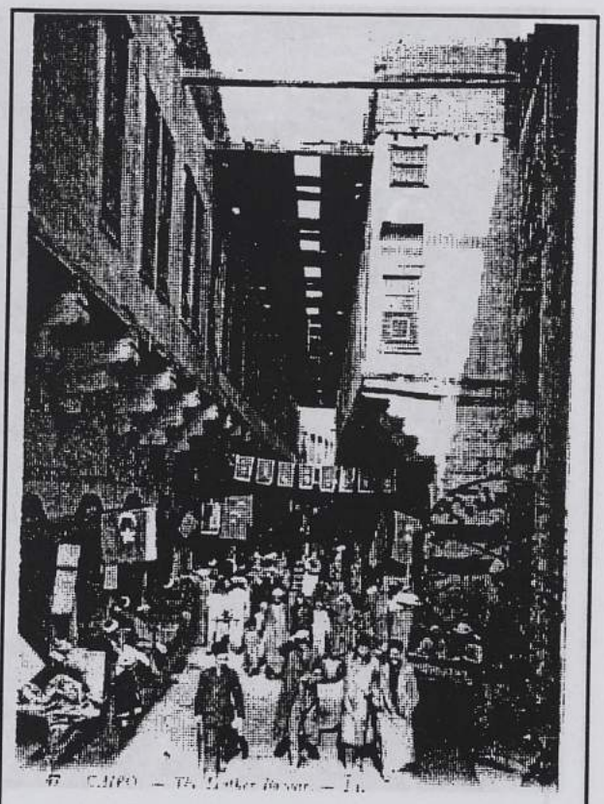
9.- L'extension sud en direction de Bab Zuwayla, prend rapidement une forme et une importance différentes que celle du nord. En effet, le faubourg sud formé peu de temps après la création de la ville devient l'extension "naturelle" de la ville dont elle fait presque une partie intégrale malgré la présence d'une partie de la muraille sud ; tandis que l'extension nord garde son statut de faubourg. Ceci est accentué par la construction de l'enceinte de Salah al-Din au XIIe siècle qui englobe l'extension sud à l'intérieur de la muraille en laissant l'extension nord toujours à l'extérieur comme un faubourg.
FIG. 221 à 224: La rue al-Mu'izz au début du siècle.

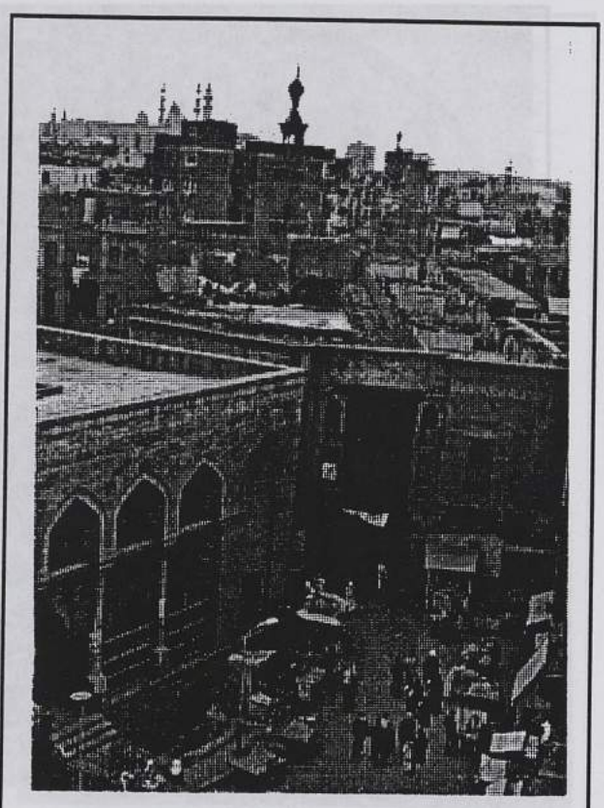


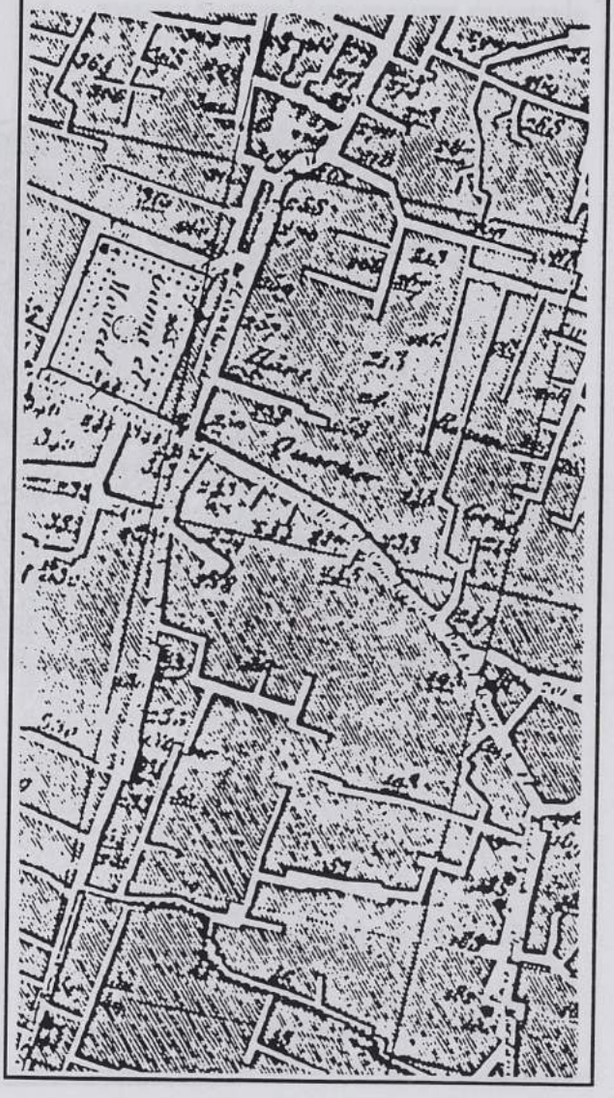


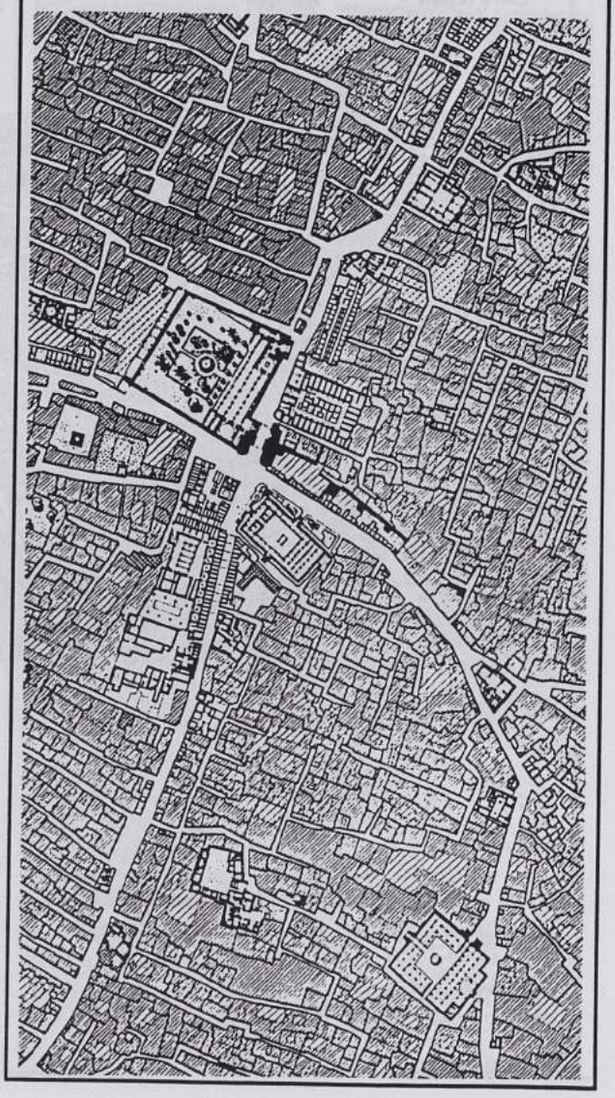




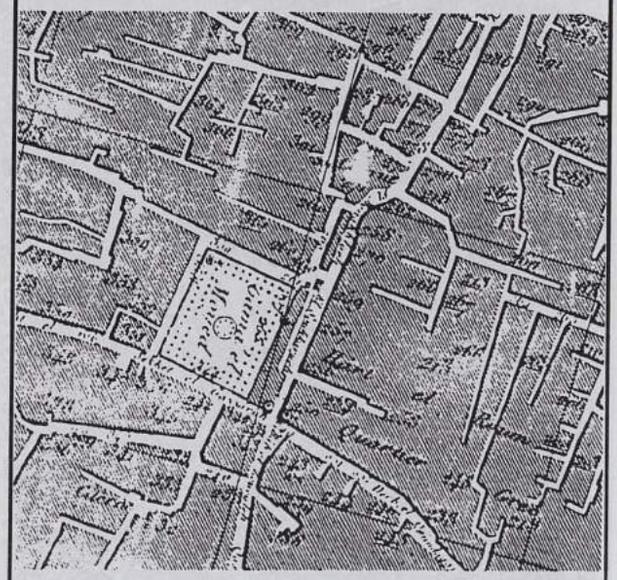






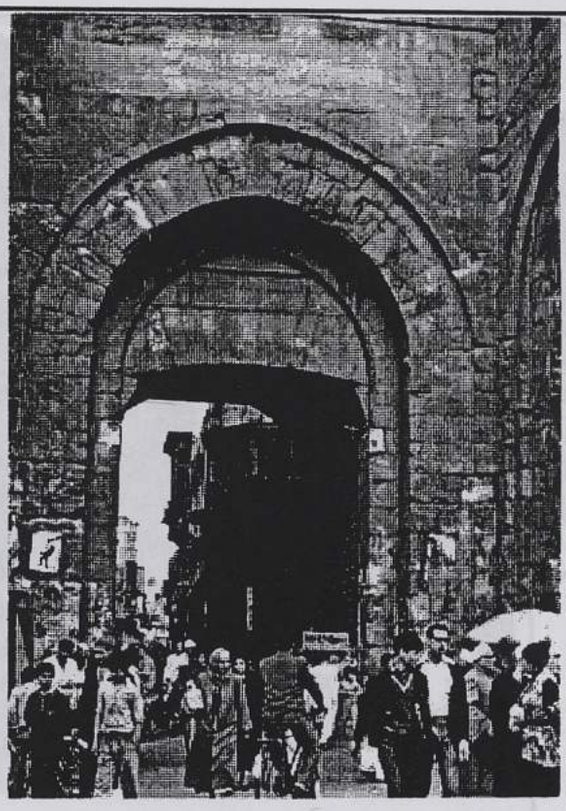


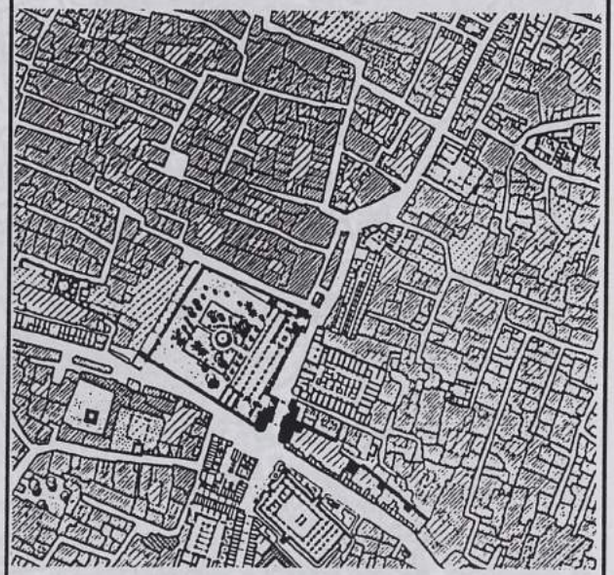




La rue al-Mu'izz: permanance et changement
1800 (la Description), 1987 (Atelier le Caire).

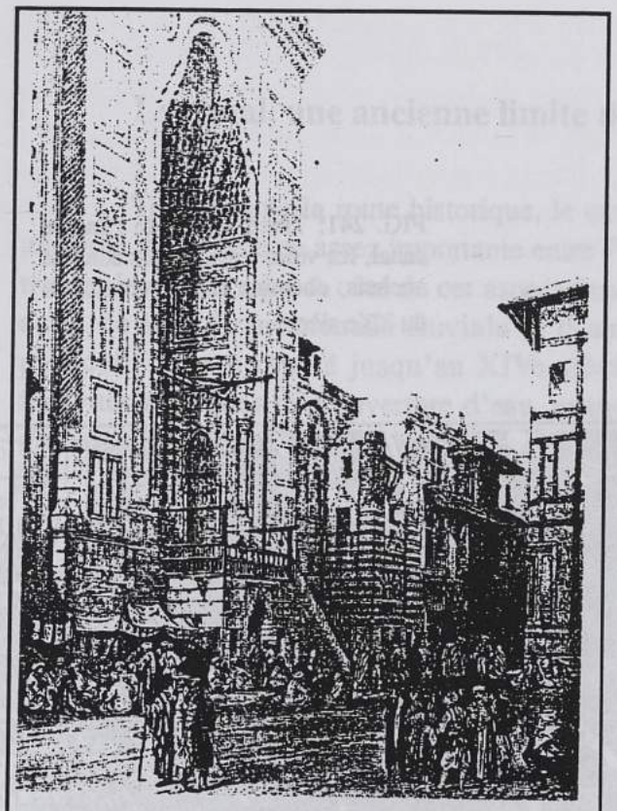
(pages précédentes)
- FIG. 225 à 228: rue Bayn al-Surayn

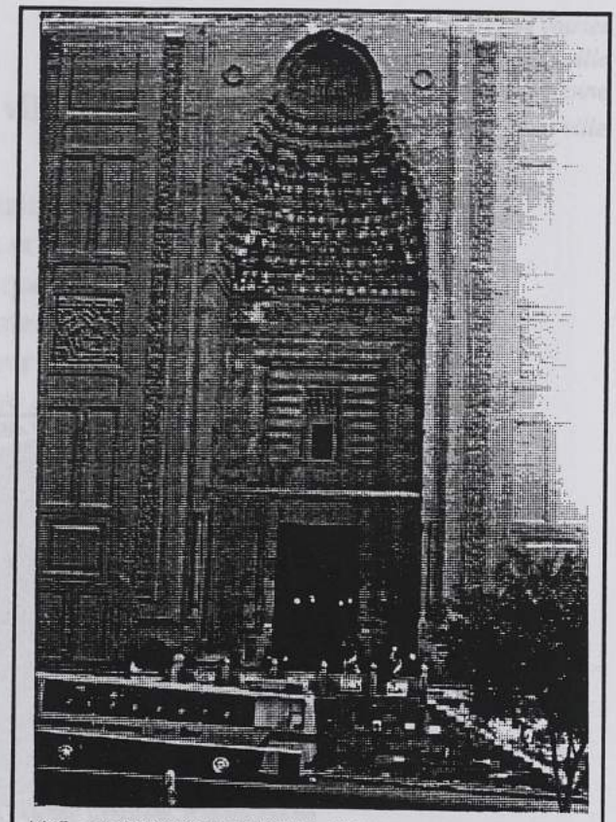


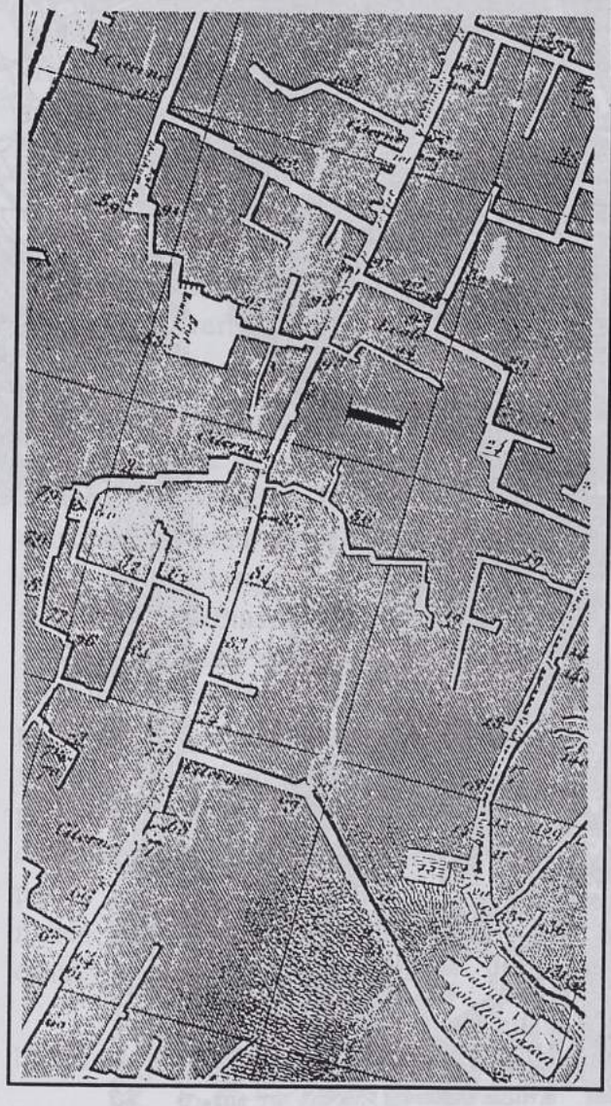


- FIG. 233 à 236: Bab Zuwayla

(pages suivantes)
- FIG 237 à 240: à la hauteure de Sultan Hassan.







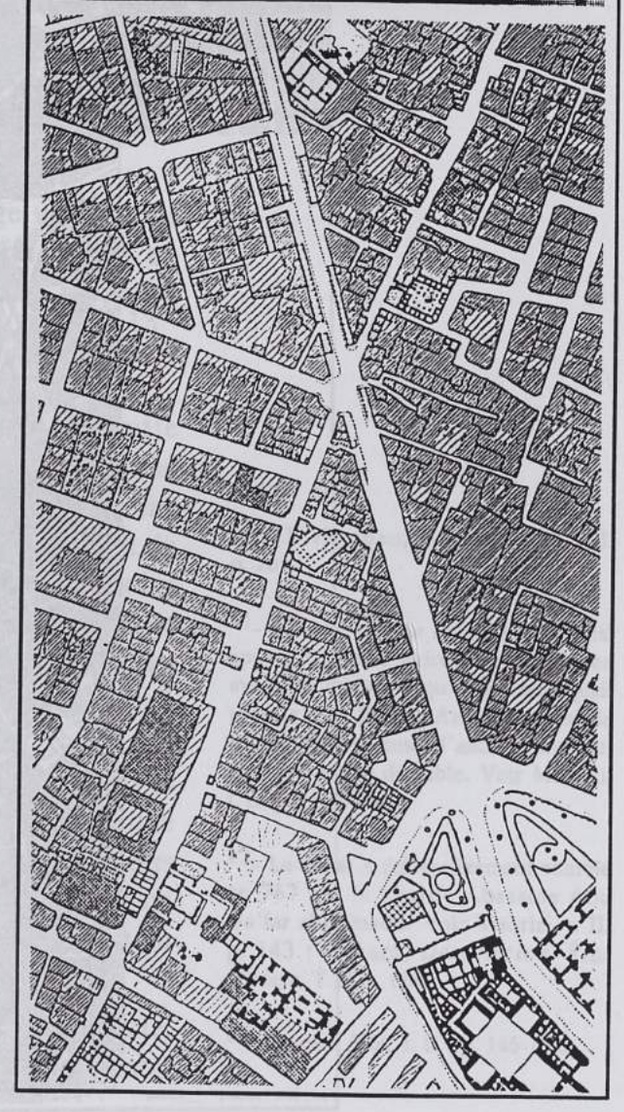
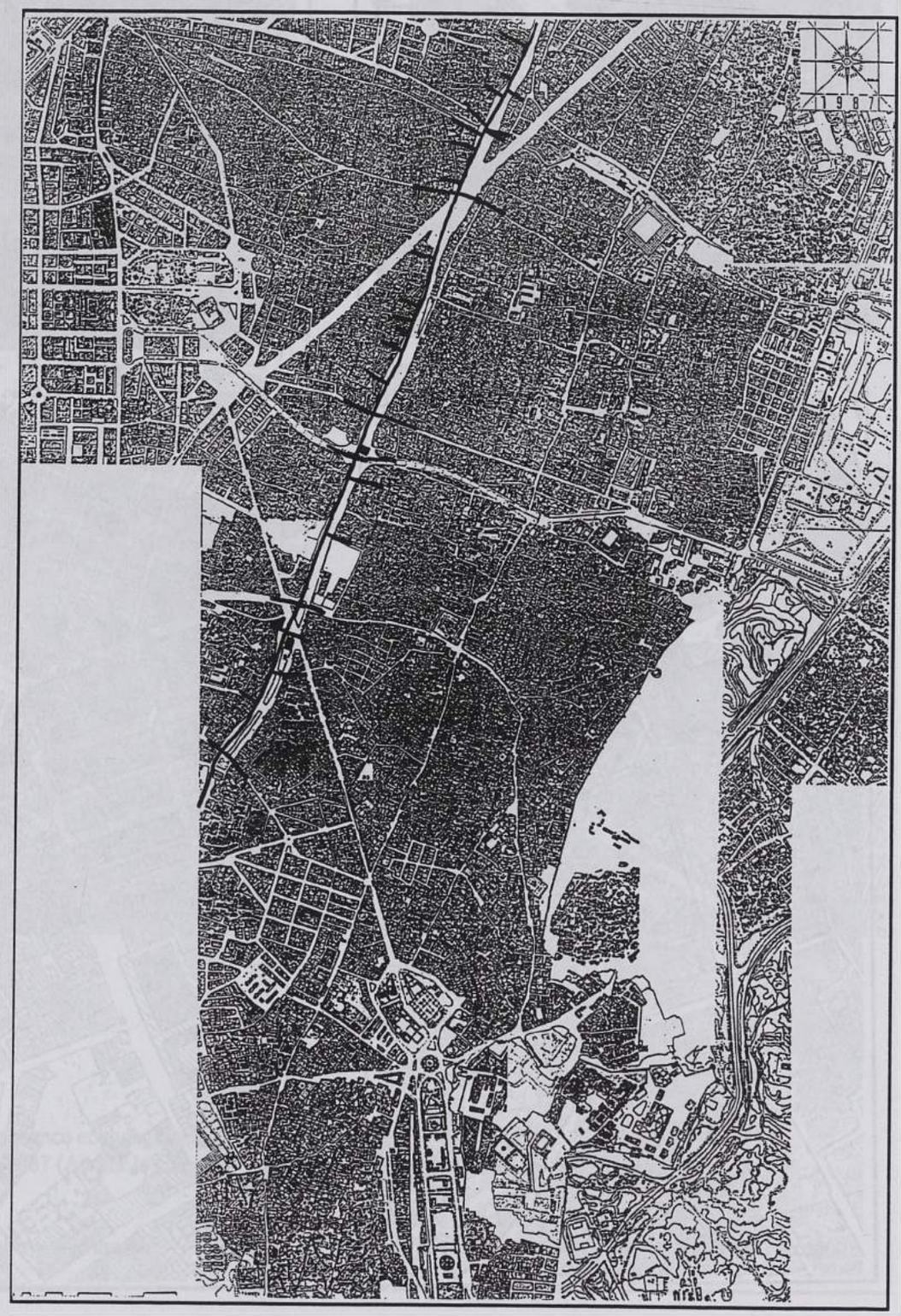


FIG. 241: Tracé actuel de l'ancien canal, les voies traversantes sont les anciens chemins et les percements du XXe siècle.



Le canal, une ancienne limite de la ville

Tout comme la route historique, le canal était également une voie de commerce assez importante entre Fustat et l'Arabie, à travers la mer Rouge. A côté de cet aspect économique, il servait aussi de lieu de promenade fluviale et d'amusement, et était particulièrement réputé jusqu'au XIVe siècle pour toutes les festivités annuelles de l'ouverture d'eau, avant d'être délaissé au profit d' al-Khalig al-Nasiri.

Ancien bras du Nil ensablé et à plusieurs fois recreusé, ce canal est donc une voie d'eau très ancienne. Certains l'associent au bras (al-Qulzum) qui débouchait près de Suez et qui a été ensablé et déjà recreusé par Sésostris II (1897-1878 av. J.C.)[10] avant d'être rebouché à l'époque des Ptolémées. Le canal fut creusé à nouveau par 'Amr ibn al-'As en 639 pour rejoindre la mer Rouge[11]. L'histoire de ce canal comme la plupart des grands travaux hydrauliques, est liée à la prospérité économique et à la stabilité politique du pouvoir central. Chaque fois qu'il y a des troubles, le canal est rebouché, ou bien l'absence d'entretien le condamne à l'ensablement. C'est encore le cas en 767[12].

Au XIVe siècle, le Sultan Qalaun engage une grande série de travaux publics (entre autres la création al-Khalig al-Nasiri à l'ouest de celui-ci) le canal est à nouveau recreusé, nettoyé et ouvert à la navigation, et on fait construire 14 ponts[13].

Jusqu'au XIIe siècle, le canal formait la limite occidentale de la ville. Cette limite était renforcée par une muraille qui bordait la ville à l'est et qui a été redoublée par une deuxième enceinte sous Salah al-Din. Au-delà de la rive ouest du canal, les terrains présentaient une physionomie beaucoup moins stable : des jardins, des fermes submergés une grande partie de l'année, quelques agglomérations dispersées particulièrement au nord le long de Bab al-Sha'riyya et Bab al-Bahr. Ce n'est qu'à partir du XIVe siècle avec le déplacement du Nil vers l'ouest, les travaux de drainage, le creusement d'al-Khalig al-Nasiri, la prospérité économique et le développement du port de Bulaq, que cette limite devient franchissable grâce aux 14 ponts construits par le Sultan Qalaun. Le nombre important de ces ponts est un indice de la poussée de l'urbanisation au-delà de la rive ouest du canal.

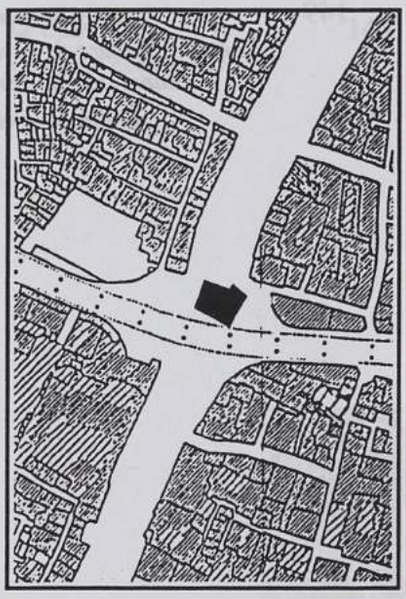
Durant l'époque Ottomane et jusqu'au XVIIIe siècle, l'expansion de la ville continuait sur la rive ouest du canal entre

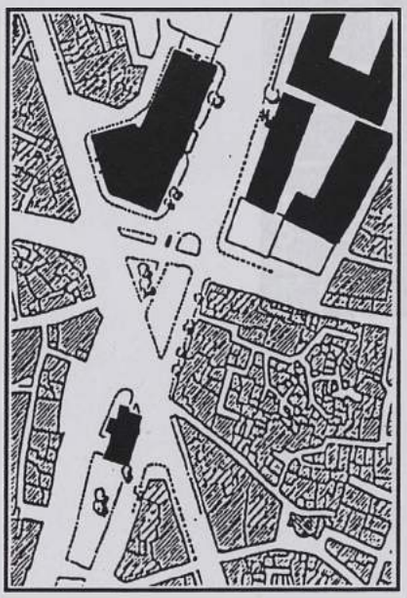
10. G. Hemdan, *Sahsiyt Misr*, t. I, p. 201.

11. Maqrizi signale que le grand canal appelé "canal d'Adrien" existait bien avant les arabes et qu'il communiquait avec la Mer Rouge. Amr à son arrivée n'a fait que recenser l'ancien canal qui était encombré de sable. Voir Maqrizi, t. II, pp. 139-144.

12. Le canal a été entièrement comblé en 767 par le khalife Abasside Abu Ga'far al-Mansuri. Voir Maqrizi, t. II, p. 143 ; Jomard, *Description, État Modern*, T. II, p. 660.

13. Maqrizi, *ibid.*, t. II, pp. 146-152.





celui-ci et Azbakiyya, lieu de résidence des princes et de l'élite[14].

L'importance de l'urbanisation, notamment à l'ouest du canal mène progressivement à un changement du centre. Les activités qui auparavant étaient installées autour du *Khalig*, avec les résidences des émirs et de l'élite, se déploient en suivant les quartiers nouveaux, désormais plus nombreux à l'ouest. Le centre retrouve d'autres points d'attraction, d'abord au bord d'al-Khalig al-Nasiri, puis autour d'Azbakiyya[15].

L'histoire de ce canal s'arrête définitivement en 1896. Il est comblé entre la place Saiyda Zeinab et l'ancien canal Isma'iliyya (actuelle rue al-Galla') pour faire passer la ligne de tramways (n°10) qui menait de la place al-Zahir jusqu'à Saiyda Zeinab [16]. Aujourd'hui, de lui, ne reste que le nom al-Khalig que porte la rue qui le remplace . Dans les années 50, la rue est affublée d'un autre nom : rue Port-Saïd, cependant tout le monde continuent de l'appeler "Shari' al-Khalig al-Masri".

D'un canal large de 9 mètres (entre 5 et 10 mètres selon la Description)[17], on est passé en 1896 à une rue à peu près de la même largeur. Élargie à plusieurs reprises, actuellement certaines sections, comme le croisement avec la rue al-Gaysh dépasse 60 m de large[18]. L'élargissement de la rue est obtenu par la suppression de l'îlot qui séparait le canal de la rue Bayn al-Surayn.

Si le canal a disparu ainsi que les chemins qui le bordaient, néanmoins quelques indices de son histoire antérieure demeurent perceptibles, comme les quelques arbres de Tamaris qui consolidaient autrefois les berges du canal et continuent encore aujourd'hui à marquer l'alignement du terre-plein central. Notons également la présence des deux mosquées de Qadi Yahiya Zin al-Din au croisement de la rue al-Azhar et celle de Yusuf Agha al-Hayn au croisement de la rue Muhammed Ali, toutes deux se trouvant au milieu de la rue dans le terre-plein central.

La rue qui a remplacé le canal a deux allées et un terre-plein central qui sert pour le passage des tramways. En général, c'est ce terre-plein qui formait l'emprise initiale du canal. Les deux allées et le terre-plein central n'ont ni une largeur constante, ni des façades homogènes qui suivent le même alignement. Le décalage du bâti, la différence de ses hauteurs (deux à dix étages) montrent l'absence d'un projet d'ensemble concernant cette rue et accentuent son élargissement par sections. La rue offre encore aujourd'hui dans sa partie nord, l'image d'un chantier permanent et inachevé : construction d'un collecteur principal d'égout[19], plusieurs petits marchés non fixes, une ligne de tramways

14- Voir A. Raymond, *Grandes villes*, p. 211 et p. 288.

15- Abu Lughod, *op.cit.*, p. 51.

16- Abu Lughod, *op.cit.* p. 51.

17- Jomard, *Description du Caire*, p. 659.

18- Le khalig est définitivement comble en 1879, Abu Lughod, *ibid.*, p. 160. La rue qui l'a remplacé a été élargie deux fois : la première fois, dans les années vingt lors du percement de la rue al-Gaysh, elle passe de 9 m à 24 m ; le deuxième élargissement datant des années 60 donne à la rue une largeur qui varie entre 48 m et 60 m. Cet élargissement est obtenu par la suppreeion de l'îlot qui séparait le canal de la rue Bayn al-Surayn.

entrecoupée de temps à autre par divers travaux. Pratiquement tous les rez-de-chaussée sont encore occupés par des grossistes et convertis en dépôts : papiers, alimentation, tissus, bois...témoignages, peut-être, des anciennes activités commerciales qui transitaient par le canal. La partie au sud de la rue al-Azhar, déjà un peu moins large offre une image légèrement différente. De grandes institutions marquent l'alignement de la rue : un Tribunal Correctionnel, les Archives de la Bibliothèque Nationale, le Musée Islamique, un hôpital, quelques anciennes Takiya dont une, utilisée comme centre culturel.

La rue suit exactement le même parcours que l'ancien canal, elle est longue d'environ quatre kilomètres et demi (jusqu'à l'enceinte nord de la ville ancienne). Son point de démarrage se trouve au sud à Fum al-Khalig (la bouche du canal) à l'endroit même où était l'embouchure du canal. La rue au sud du *Maydan* Saiyda Zeinab garde presque la même largeur que celle du canal (environ 12 m) ; cette largeur quasi constante, se poursuit tout au long du quartier Hilmiyya. A la hauteur du quartier 'Abdin, la rue commence à s'élargir d'une manière irrégulière jusqu'à l'enceinte nord de la ville à la hauteur du quartier Bab al-Sha'riyya.

Au-delà de l'enceinte nord, nous pouvons poursuivre la continuité du parcours de la rue jusqu'au nord du quartier al-Amiriyya au nord de la ville ancienne, où l'on retrouve le canal serpentant au milieu des terrains agricoles du gouvernorat de Qalyubiyya.

Au-delà de l'enceinte, la rue al-Khalig continue en traversant *Qism* al-Zahir entre les quartiers Ghamra à l'ouest et al Sakkakini à l'est, coupée par la rue Ramsis et la ligne de chemin de fer menant à Khanqa, elle reprend ensuite son trajet entre les quartiers Shubra à l'ouest et al-Wayli à l'est.

A la hauteur d'al-Amiriyya, le canal réapparaît, bordé de deux voies : la rue al-Khalig al-Masri à l'est et la rue Port-Saïd à l'ouest.

Juste à la limite, entre le gouvernorat du Caire et celui de Qalyubiyya, le parcours d'al-Khalig est doublé par un autre canal al-Ism'iliyya qui actuellement prend son cours du Nil à la hauteur de Shubra al-Khaiyyma. Les deux canaux (al Khalig et Isma'iliyya) poursuivent leur parcours à travers les terrains agricoles du gouvernorat de Qalyubiyya[20].

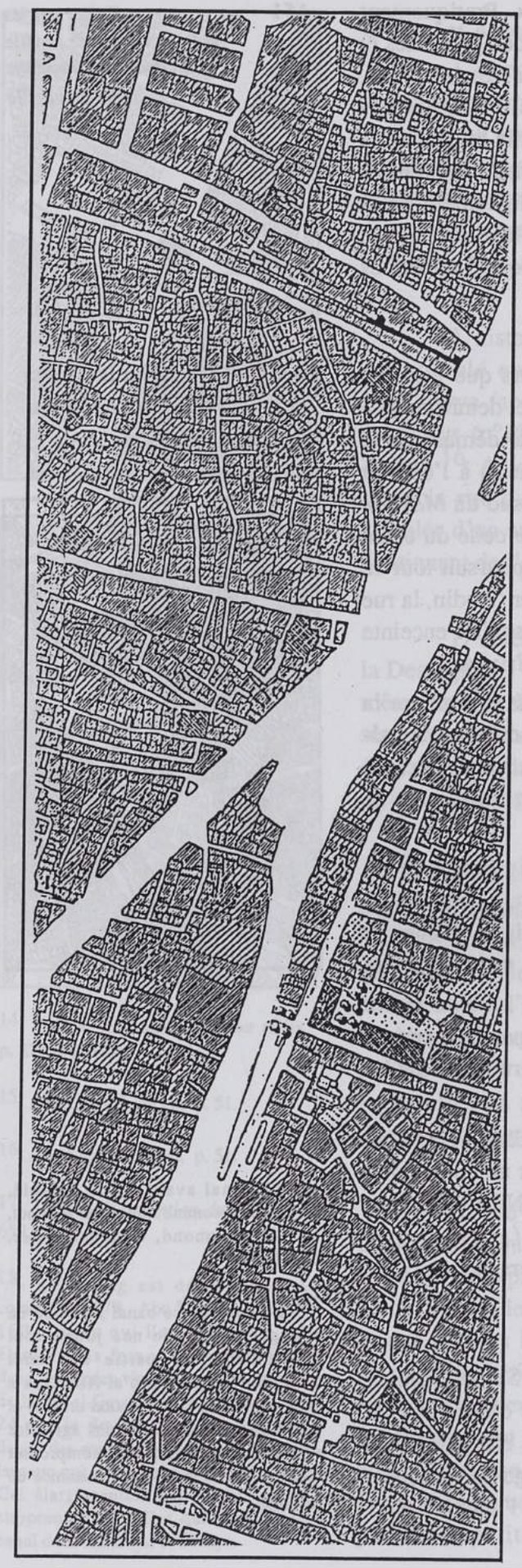
Au sud, dans les quartiers al-Hilmiyya et Saiyda Zeinab, la rue garde une largeur plus au moins constante d'environs 48 mètres. A la hauteur de la place Saiyda Zeinab, elle adopte la même courbe de l'ancien canal et puis elle se dirige au sud/ouest pour aboutir à la place Fum al-Khalig où démarrait l'ancien canal.

FIG. 242 à 244: La rue Port Saïd:
- au croisement de la rue al-Azhar
- au coisement de la rue M.Ali
- au croisement de la rue al-Gaush.



19- Le canal avant d'être comblé, servait déjà comme collecteur d'égout, voir A. Raymond, *Grandes villes*, p. 151.

20- L'image de ce canal ne cesse de changer, même de nos jours, tout récemment, une partie du canal traversant le quartier d'al-Amiriyya a été comblée ; la densification urbaine et la transformation de terrains agricoles en terrains constructibles compromet inlassablement le rôle et l'existence de ce canal.



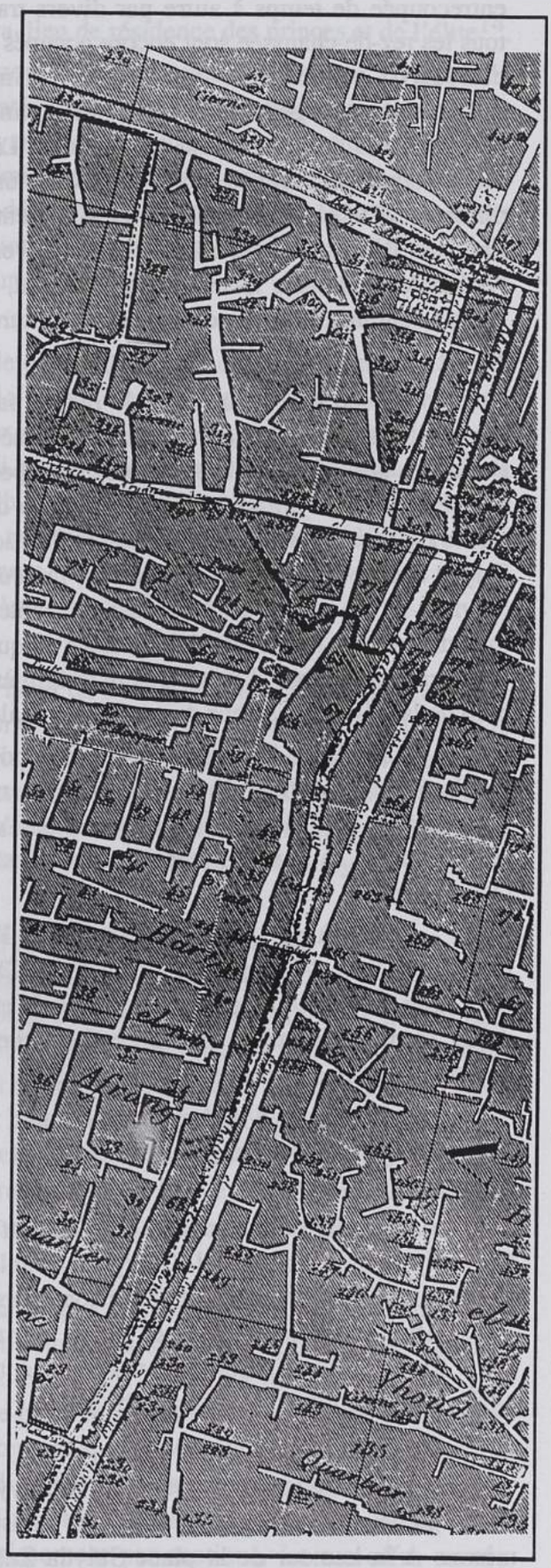
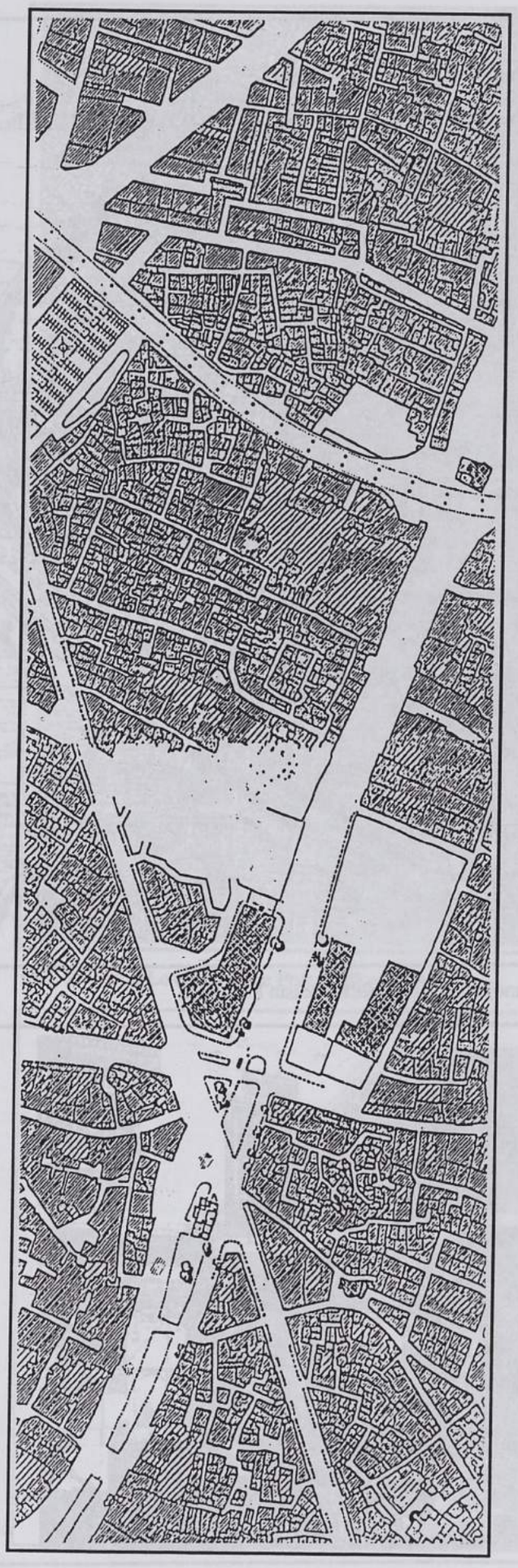


FIG. 245-246: La partie Norde de la rue Port Saïd:
- en 1987
- en 1800 (le canal).



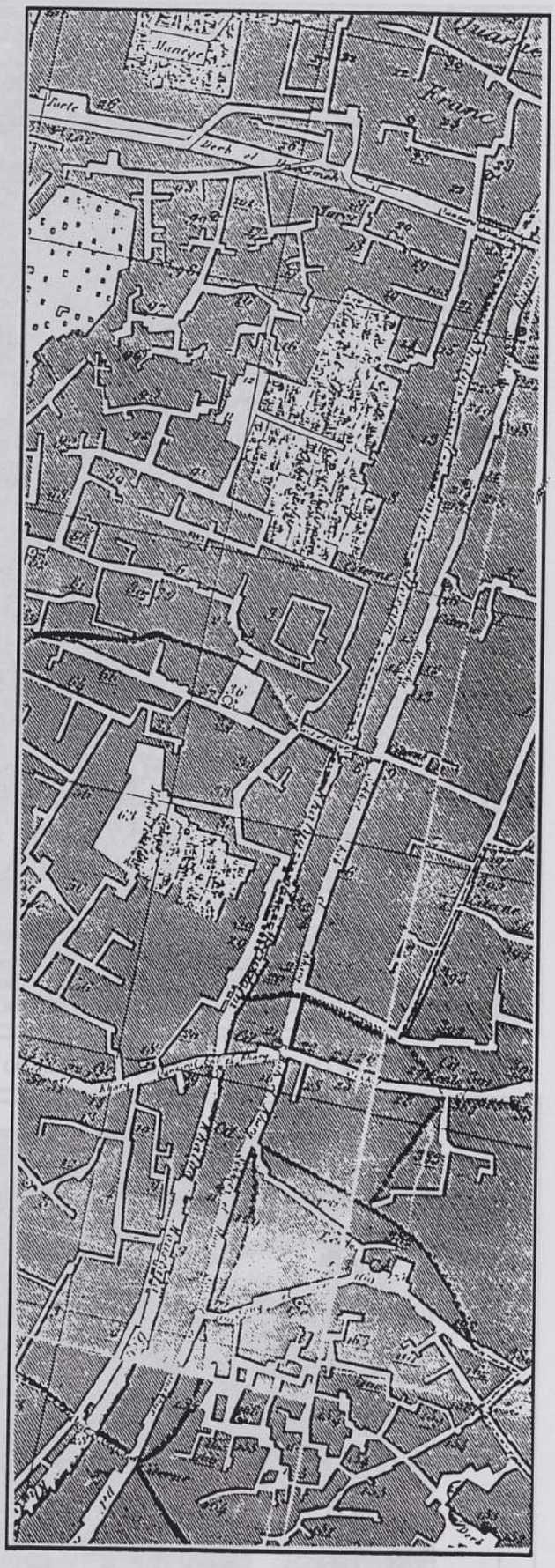


FIG.247-248: La partie Sud de la rue Port Saïd:
- en 1987
- en 1800 (le canal).

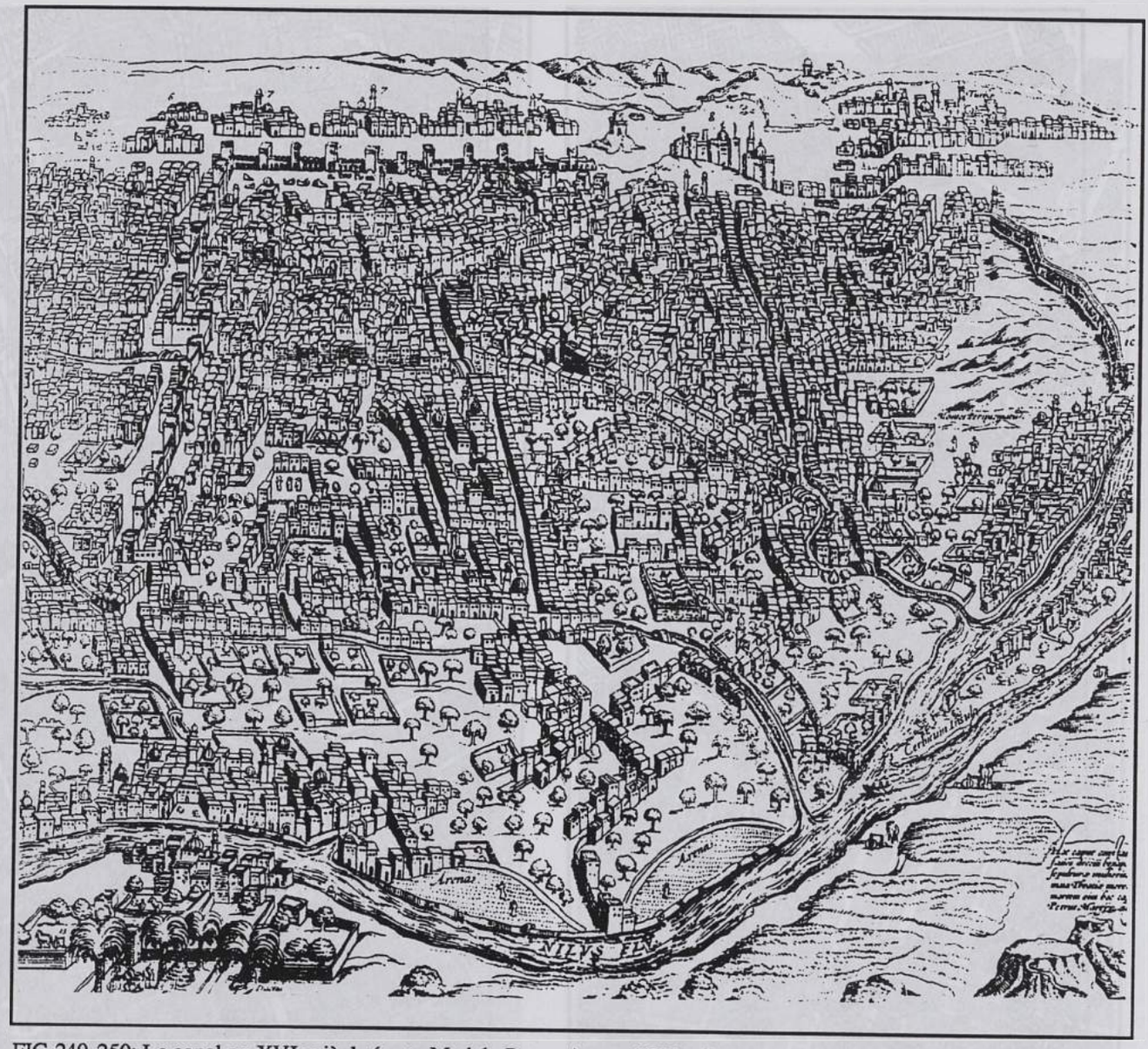


FIG.249-250: Le canal au XVIe siècle (carte Mathéo Pagano) et au XIXe siècle (dessin P.Coste).



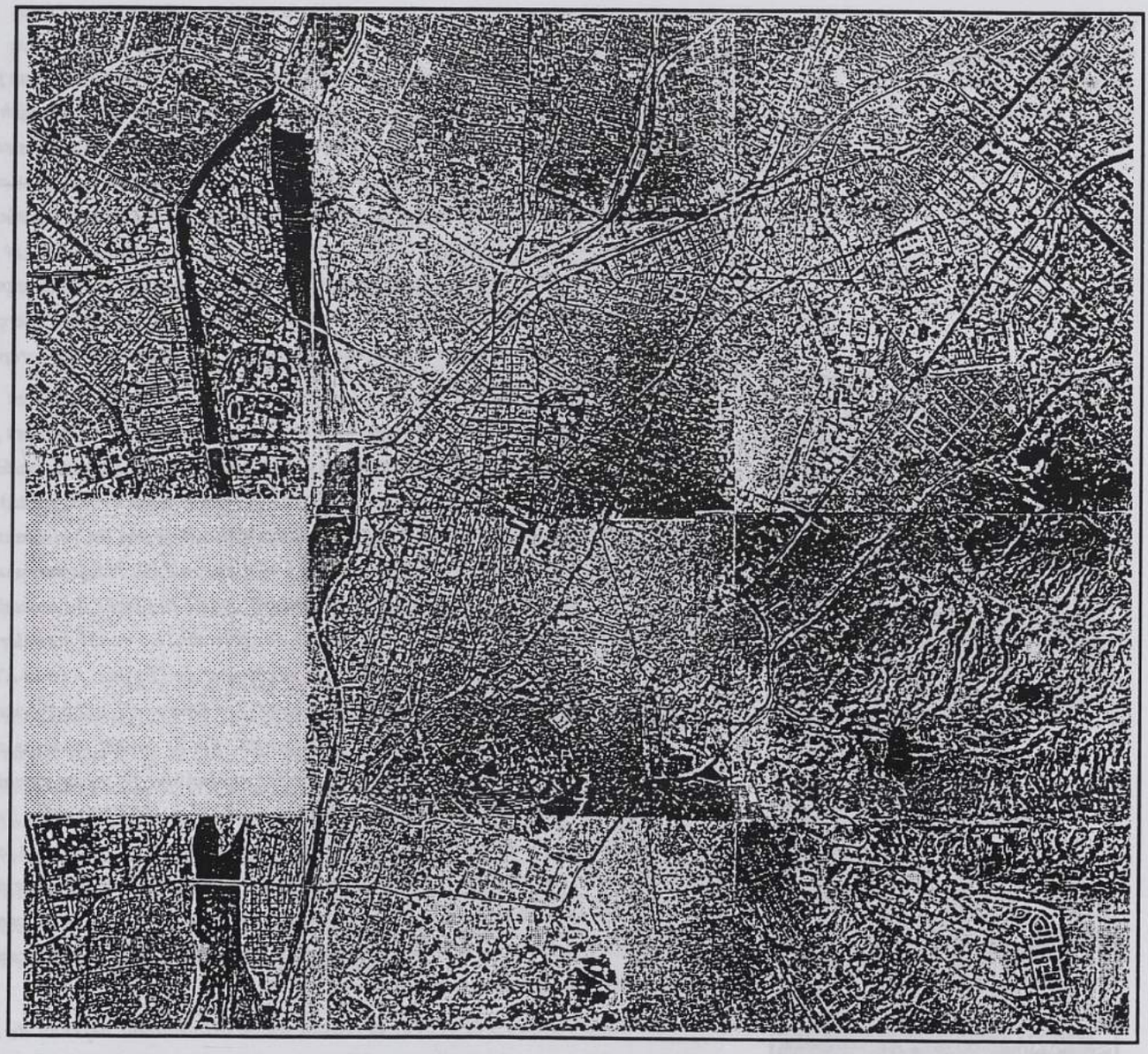
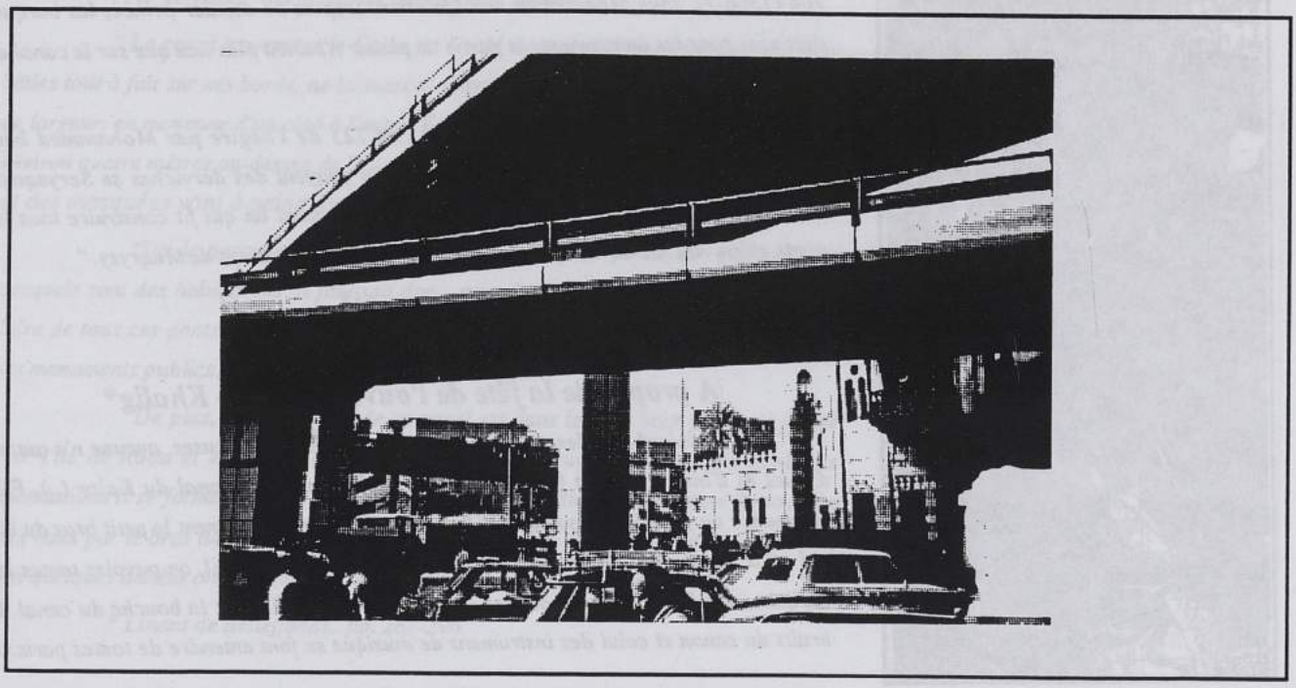


FIG. 251-252: Le canal (rue Port Saïd) aujourd'hui.





Le Canal du Kaire*

"Le Kaire est séparé, dans le sens de sa longueur, en deux parties un peu inégales, par un canal qui dérive du Nil au-dessous du nilomètre de l'île de Roudah au point même où se trouve la prise d'eau de l'aqueduc,....; C'est par ce canal que les eaux sont introduites chaque année dans les étangs intérieurs et extérieurs, et dans plusieurs grandes places de la ville, à l'époque de l'inondation, et à la suite d'une cérémonie..... Sa largeur varie de 5 à 10 mètres (15 à 30 pieds): il n'est point bordé d quais, et les maisons sont baignées par l'eau: ainsi nulle part on ne peut jouir de la vue du canal, excepté quand on est aux fenêtres des maisons dont il arrose le pied, et on ne l'aperçoit même pas du haut du ponts assez nombreux qui le traversent, parce que les parapets ont plus de 2 mètres d'élévation (..).

"(..) Sur la demande d'Omar Ben el-Khatab, le canal de deux mers fut creusé ou plutôt désencombré par A'mrou ben el-A's, gouverneur de l'Egypte, en 639, (..). On l'ouvrit d'abord dans le voisinage de Fostât, et il fut conduit du Nil jusqu'à la mer: on le nomma canal du Prince des fidèles. En moins d'un an, les vaisseaux y passèrent (..). Après la mort d'Omar ben A'bd el-A'ziz en 719, les gouverneurs négligèrent de l'entretenir. IL se terminoit à l'endroit appelé la Queue du crocodile (Deneb el-temsah), dans le canton des marais de Qolzoum. Le canal étoit large d'environ 50 pieds. L'an 69 de l'hégire (688), le gouverneur de l'Egypte, A'bd el-A'ziz ben Merouân, bâtit un pont sur le canal, selon el-Kendy (ou deux ponts, selon Soyouty). Ensuite ils laissèrent le canal se boucher naturellement, afin de couper les vives aux révoltés de Médine. Le calif Abasside Abou Ga'far el-Mansour fit même combler entièrement le canal en 145 (762), suivant el-Makyn, ou plutôt en 150 (767), selon Ben-Ayâs. C'est ainsi qu'il est resté obstrué jusqu'au temps de Maqryzy, et depuis lors jusqu'à nos jours. Ce canal est le même que celui dont l'ouverture est célébrée par des fêtes annuelles. Les habitans du Kaire se promenoient dans des barques sur le canal par passe-temps, jusqu'à ce que le sultan mamlouk Malik al-Naser .. fit creuser le canal appelé, de son nom, el-Nasry ou el-Nassery, en 725 (1324).

"Dès l'année 401 (1010) el-Hakim Biamr-Allah avoit défendu de se promener en barque sur le canal; cette défense fut renouvelée en 594 (1197-8), et en 706 (1306-7), sous Mohammed ben Qalaoun. Depuis ce dernier prince, les barques destinées pour les amusements et partie de plaisir n'eurent plus lieu que sur le canal el-Nasry."

"Ce dernier, qui fut creusé l'an 725 de l'hégire par Mohammed ben-Qalaoun, surnommé Malik el-Nasr, aboutit au couvent des derviches se Seryaqous. Deux ans lui suffirent pour ce grand travail: c'est aussi lui qui fit construire tous les ponts qu'on voit sur ce canal; on en comptoit quatorze au temps de Maqryzy. "

* La Description, Etat Moderne, p. 658

A propos de la fête de l'ouverture d'al- Khalig*

"Malgré la solennité et la pompe de ces fêtes religieuses, aucune n'a autant d'éclat ni d'intérêt que la fête de l'ouverture du Khalig ou canal du Kaire (..). Elle commence au coucher du soleil; des barques illuminées parcourent le petit bras du Nil qui est à l'est de l'île de Roudah; le lendemain au lever du soleil, on pavoise toutes les barques; une foule immense occupe les hauteurs qui avoisinent la bouche du canal. le bruits du canon et celui des instrumens de musique se font entendre de toutes parts: il

semble que toute la population du Kaire se soit rassemblé sur les berges du canal. Au point le plus élevé est un kiosque, pour recevoir le u'lemâs et les personnages considérables (..). Les travailleurs s'occupent depuis le matin à enlever une partie de l'épaisseur de la digue. Quand le signal est donné, on ouvre trois rigoles, par où l'eau se précipite bientôt, sa masse les change en autant de torrens qui se réunissent, enlèvent et entraînent devant eux le reste de la digue. En moins de dix minutes le niveau s'établit; une heure après, l'eau atteint la place Birket el-Fyl et la place Ezbekyeh, et dans la journée elle arrive à Birket el-Hâggy, à quatre lieues du Kaire. On jette au peuple des médins; le soir on illumine par-tout sur le fleuve, sur le canal et dans la ville, et l'on tire des feux d'artifice. (..)

" Quand l'eau commence à descendre dans le canal, elle reste quelque temps sans être aperçue, mais, dès que la pression a miné l'ouverture, de manière que 3 ou 4 pieds d'eau puissent passer à travers, il s'établit une espèce de cataracte ou cascade qui bouillonne. Le premier bateau attend pour descendre que la chute ne soit plus que de 2 pieds, et cet instant attire fortement l'attention. Quand les eaux sont très hautes, ..., le niveau met cinq minutes à s'établir de part et d'autre de la digue, depuis le moment où l'eau commence à passer (..). Dès que le niveau est établi, des canages pavoisées de toutes sorte de drapeaux entrent dans le canal et suivent la marche d'eau (..).

" Autrefois le pâchâ présidoit à la fête, accompagné des grands et de tous les officiers publics; les beys et les Mamlouks occupoient une place particulière. On élevoit dans le lit du canal, en avant de la digue, une masse de terre informe, qu'on appeloit a'rouseh ou la fiancée, et que l'on précipitoit dans les eaux, ou plutôt que les eaux renversoient quand la digue étoit ouverte. Presque tous les voyageurs ont regardé cet usage comme étant en quelque sorte la tradition d'un sacrifice humain, superstition attribuée aux anciens habitants; mais jamais on n'a apporté de preuve positive de cette ancienne pratique, ni du changement qui s'est opéré dans le coutume; la tradition dont il s'agit est pleine d'obscurité et d'incertitude."

** La Description, pp. 736-739*

*Al- Khalig au milieu du XIXe siècle**

" Le canal traversant le Caire est bordé de maisons, de mosquées, qui sont bâties tout à fait sur ses bords, ne laissant ni chemin, ni quai, et pas plus de dix mètres de largeur, en moyenne d'un côté à l'autre. Et d'ailleurs aujourd'hui il n'est creusé qu'a environ quatre mètres au-dessus de l'étiagemaximum, et les fondations des maisons et des mosquées vont à peine au niveau de l'étiage.

"Sur le parcours de ce canal il y a beaucoup de ponts, sur quelques-uns desquels sont des habitations. Il faudrait donc, pour le rendre assez long et navigable, faire de tous ces ponts des ponts mobiles, abattre sur toute la longueur les maisons et les monuments publics, ce qui serait une affaire colossale.

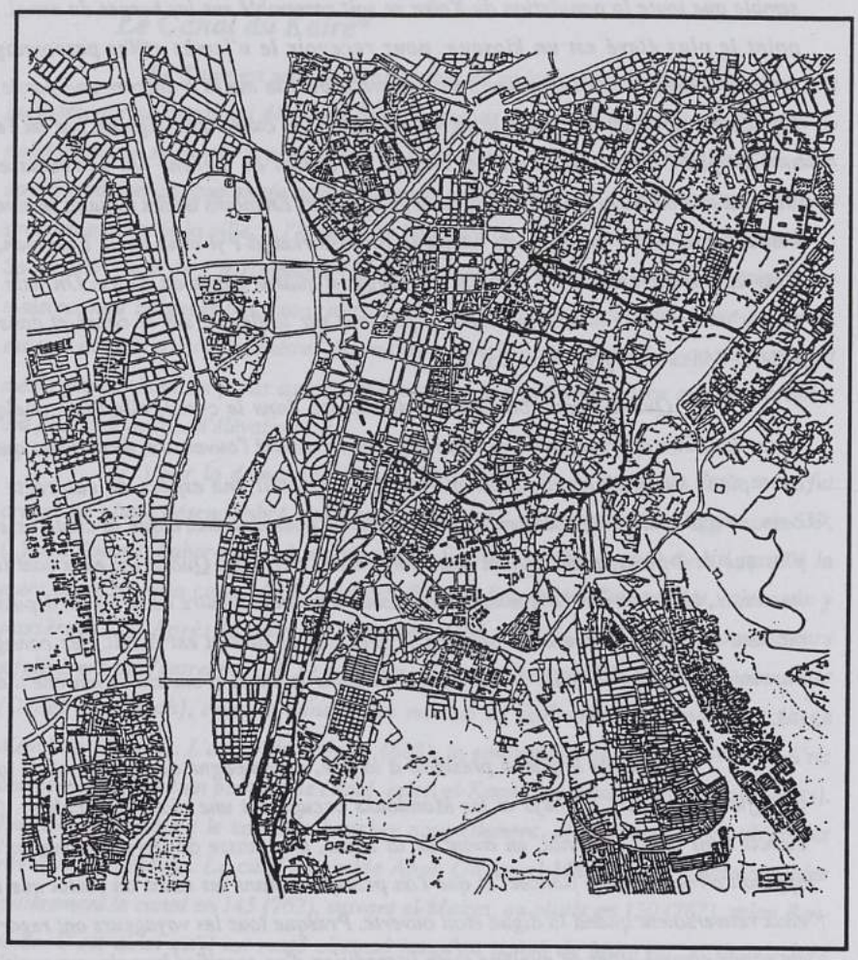
"De plus, la prise d'eau de ce canal est dans le petit bras du fleuve formé par l'île de Roda et en amont de l'île; le régime du fleuve fait que dans quelques inondations il se forme des atterrissements qui pendant l'étiage interceptent le passage des eaux par le bras du Nil où et la prise d'eaux du khalidj du Caire, et à tel point, qu'il y a quelques années on a ensemencé le lit de ce bras pendant l'étiage.

** Linant de Belleffonds, pp. 287-296*

FIG. 253: Le tracé du canal au début du XIXe siècle (plan de la Description éhjchelle 1/20000°).

FIG. 254: Le canal avant son comblement (d'après O.Volkoff).





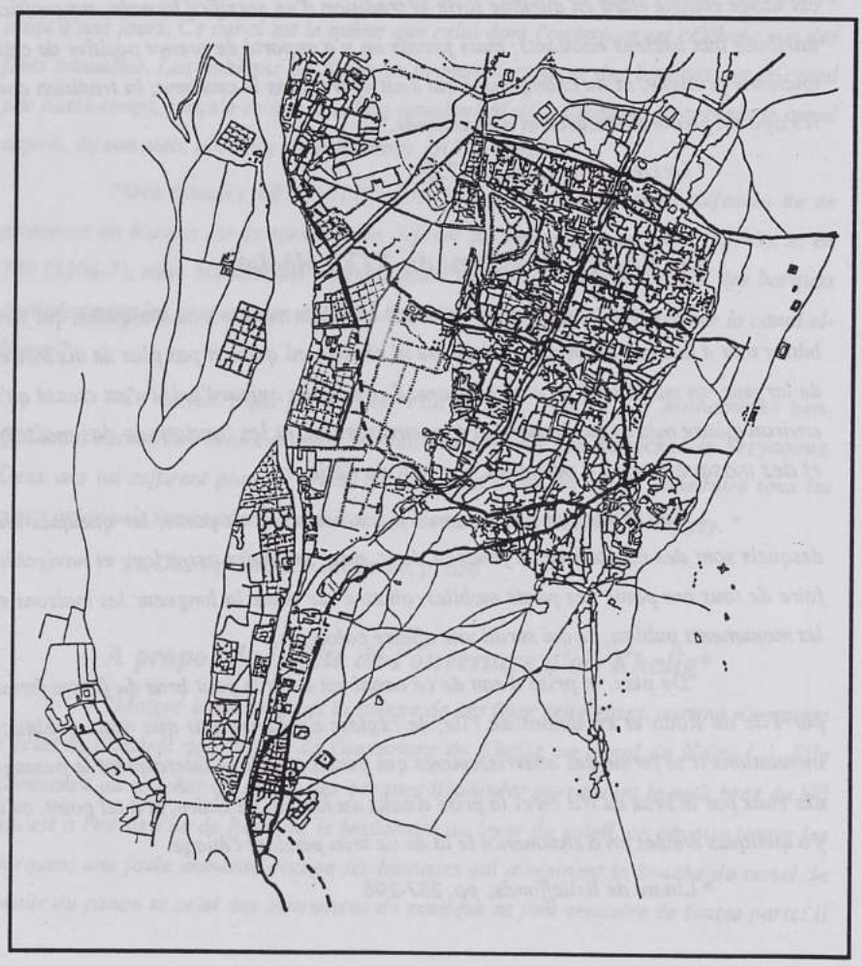


FIG.255: Les voies Est/Ouest qui traversent la ville ancienne aujourd'hui.

FIG. 256: Les voies transversales en 1850.

La ville et le Nil: voies transversales

Le Caire, contrairement à Fustat, n'a pas été fondé au bord du fleuve. La ville formée, comme nous l'avons constaté plus haut, autour d'une voie de caravanes avait également besoin d'un lien avec le fleuve, où se trouvait les ports de commerces fluviaux. Le premier port du Caire, al-Maqs, était situé à l'extrémité nord/ouest. Avec le recul du Nil vers l'ouest, le port se déplaca en suivant le même mouvement. Ainsi au XIVe siècle, le nouveau port se trouvait à Bulaq, une île qui venait d'être rattachée à la terre ferme et qui était toujours située au nord/ouest de la ville, pratiquement dans la même direction que l'ancien port al-Maqs. Aussitôt Bulaq gagna de l'importance et joua un rôle économique et commercial de plus en plus évident [21]. Lieu de transit, de transfert et de négoce, les marchandises y stationnaient avant d'être écoulées et redistribuées aussi bien à l'intérieur qu'à extérieur du pays.

Un deuxième port se trouvait au sud, plus ancien que Bulaq: le port de Fustat ou Vieux Caire avait gardé un emplacement plus au moins stable. Longtemps après la création du Caire, Fustat a gardé son statut de centre de production et d'activités commerciales liées à son port, toujours premier pour le commerce des épices et du café venant d'Asie, d'Aden et du Yémen à travers la Mer Rouge, en transitant par Qus puis par le Nil via Fustat[22].

Durant les XIIIe et XIVe siècles le Caire devint un lieu d'échange commercial à grande échelle en raison de sa situation stratégique: là se croisaient deux axes commerciaux majeurs, celui du nord à travers la Méditerranée puis le Nil en débarquant à Bulaq, celui de l'est à travers la mer Rouge en transitant par Qus puis toujours par le Nil, via Fustat. Les deux ports maintenaient leurs importantes activités portuaire avec les ateliers de transfert et les lieux de stockage, mais c'est au Caire que se déroulait toutes les opérations commerciales de négoce et d'échange .

Ce lien fort entre la ville et ses deux ports était concrétisé par un réseau de voies qui traversait la ville d'est en ouest en la

21-A la fin du 13eme siècle , l'île de Bulaq fut attachée à la terre ferme. Elle devient le port principal de la ville après le déclin de celui d'al-Maqs qui se trouvait alors bien loin du fleuve; voir, Clerget, T.I, pp. 161-162.

22- Abu Lughod, p. 32, note: 13

reliant au Nil. Au nord, la liaison entre le Caire et Bulaq était assurée par deux voies: l'une située au nord passait à l'intérieur de la ville fatimide, l'autre la contournait en longeant l'ancienne muraille méridionale. Au sud, deux autres voies faisaient le lien entre la citadelle et le Nil.

Ces voies transversales jouaient un rôle différent dans la structure urbaine de la ville. Si les voies longitudinales ont marqué la forme initiale de la ville, les voies transversales, en revanche ont tracé la forme de l'extension entre la ville et le fleuve.

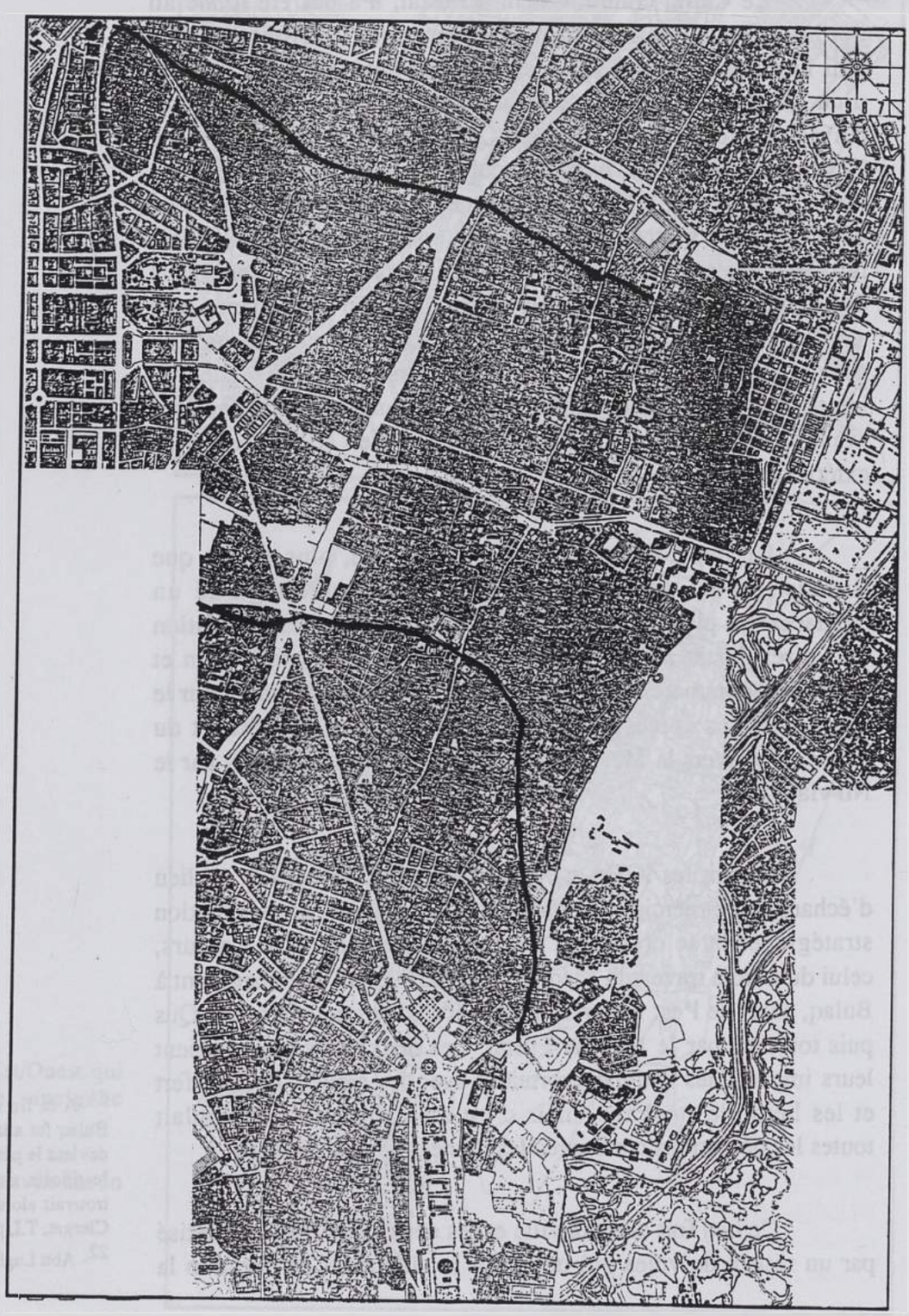


FIG.257: Tracés des chemins nord et sud de Bulaq (plan 1987, éch. 1/2000°).

Les chemins de Bulaq

La voie nord

La voie nord existe encore, presque dans sa quasi totalité. Elle suit un parcours plus ou moins droit entre Gamaliyya et Bulaq. La voie est longue d'environ 4 km avec une largeur qui varie de 6 m à 8 m. Elle est formée de plusieurs sections correspondant d'est en ouest aux rues suivantes : al-Debbabiyya, Amir al-Guewesh al-Guwani, al-Kharatin, al-Shikh al-'Arusi, Bab al-Bahr. A la hauteur de l'actuel Maydan Ramsis, le parcours de la rue est interrompue par l'aménagement de la gare centrale et de ses places, mais au-delà de la gare la voie retrouve sa continuité avec la rue Sabtiyya qui traverse Bulaq et aboutit au bord du Nil.

Cette voie, malgré l'importance qu'elle a acquise avec le port de Bulaq, lui est bien antérieure. En effet, dès la création de la ville, cette voie la reliait à son port d'al-Maqs placé alors à la hauteur de l'actuel quartier Bab al-Hadid. Or ce même port était situé à l'emplacement d'un ancien village (Umm Dunin), village antérieur à la création de la ville[23]. Dès lors on peut se demander, si cette voie n'assurait pas déjà le lien entre ce village et la localité de Qasr al-Shuq dans le quartier de Gamaliyya, également antérieur à la ville. Dans ce cas cette voie aurait eu un rôle et une importance presque analogues à ceux attribués à l'axe principal nord-sud.

La voie sud

Placée au sud, à l'extérieur de l'enceinte fatimide, la deuxième voie longeait la limite méridionale de la ville avant d'adopter la direction sud (rue al-Tabbana/Bab al-Wazir) pour aboutir à la citadelle. Elle avait un rôle essentiel: relier ensemble, la citadelle, la ville, les tanneries situé à Bab al-Luq[24], Bulaq.

Le grand nombre de vestiges anciens encore présent tout au long de cette voie, en particulier entre Bab Zuwayla et la citadelle, est un indice de son importance. De même que pour l'axe principal de la ville, l'emplacement de monuments autour de cette voie indique et souligne son rôle d' axe d'extension qui a dirigé la progression de la ville dans cette direction.

23- Maqrizi, t. I., p. 36.

24-Cet axe desservait également l'ancien tannerie qui était alors situé plus près de la ville (au sud de Bab al-Khalaq).

La concentration de ces ensembles monumentaux due à de grandes opérations immobilières sous forme de *waqf* faites par les princes de l'époque, a permis un grand maintien de la structure de la rue et des quartiers qui l' entourent.

Contrairement à la voie nord qui existe dans sa quasi totalité, la voie sud a subi plusieurs coupures particulièrement à l'ouest d'al-Khalig. En effet, l'aménagement des quartiers 'Abdin et Bab al-Luq et la construction des palais 'Abdin et du Ministère de Waqf sur le trajet de cette voie, ont compromis la continuité et effacé toute trace de cette voie en cet endroit.

Malgré la suppression du port à Bulaq et la disparition de son rôle dans l'approvisionnement de la ville, on constate la permanence de certaines activités tout au long des deux voies : comme la spécialisation de vente en gros de quelques produits alimentaires autour de la voie nord et la concentration de scieries et d'ateliers de bois autour de la voie sud (en particulier entre al-Khalig et la rue Darb al-Ahmar).

En dehors de cette série de rues est/ouest qui liait la ville au port de Bulaq et au Nil, il existe au sud de la ville deux artères également est/ouest mais elles n'ont aucun lien avec Bulaq.



FIG. 258: Bulaq aujourd'hui.

FIG. 259: Les deux voies de Bulaq au XVIe siècle (carte Mathéo Pagano).

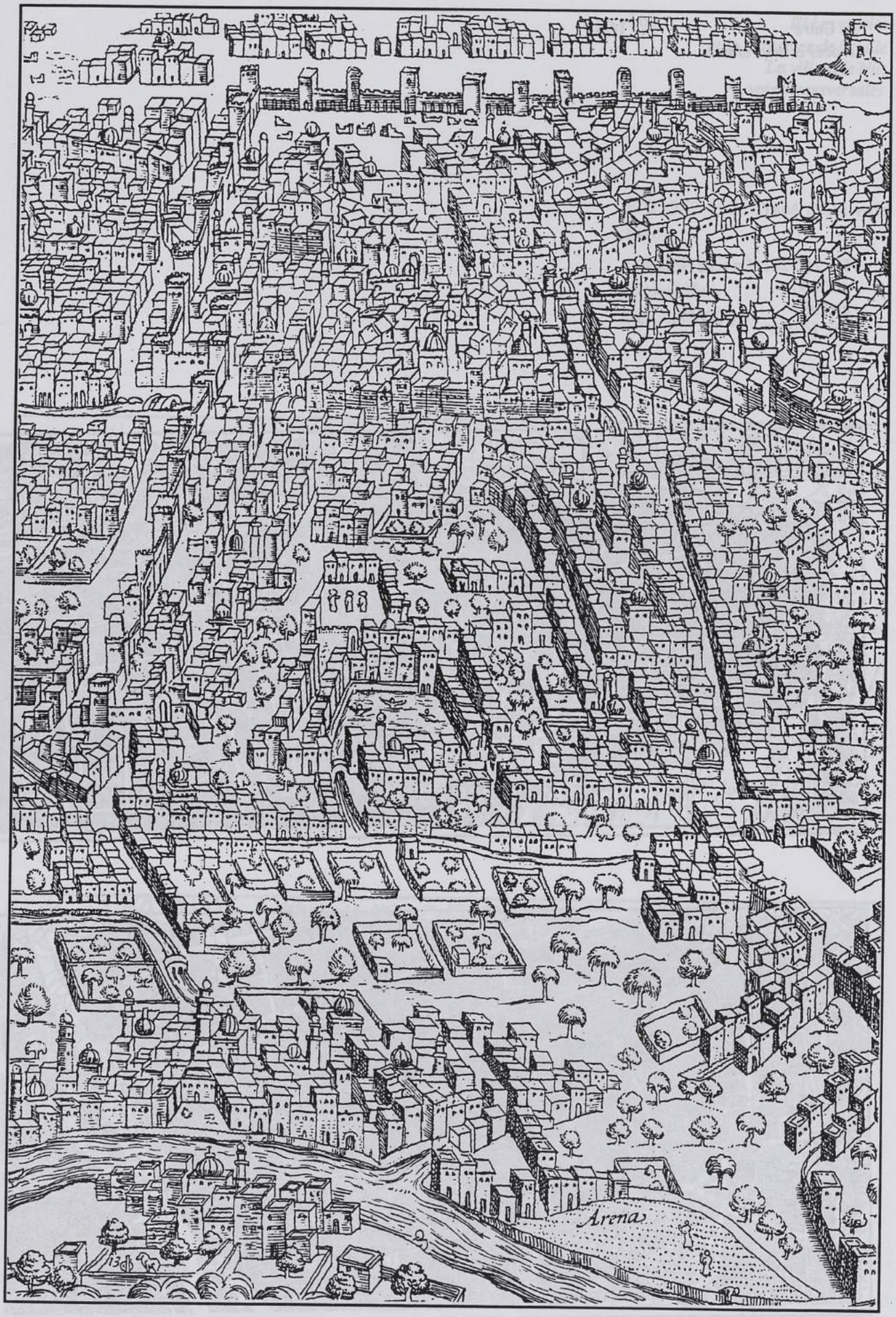
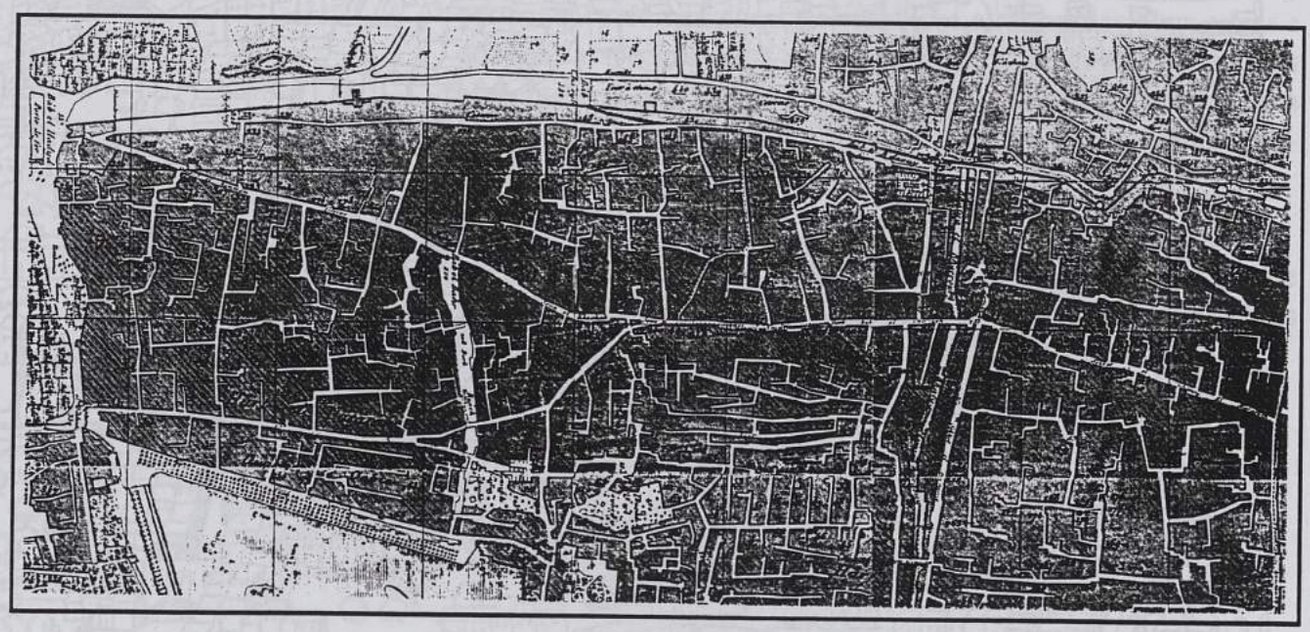

Arena

FIG. 260-261: La voie Nord
- en 1800
- en 1987
(éch. 1/5000°).



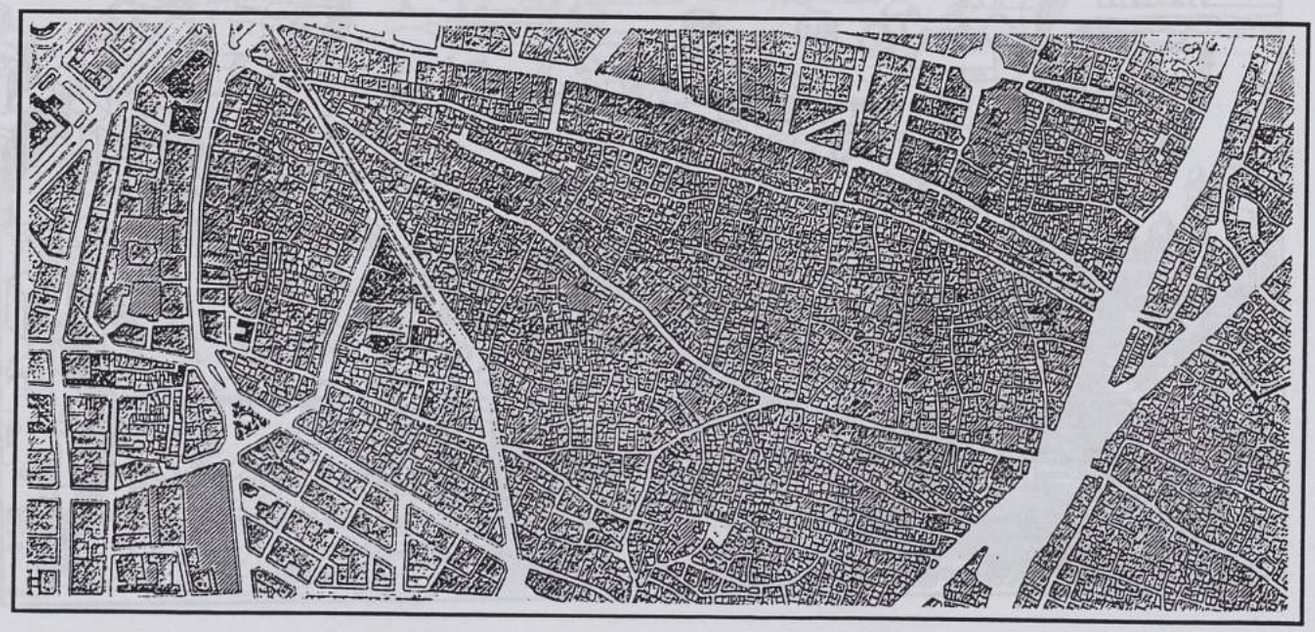
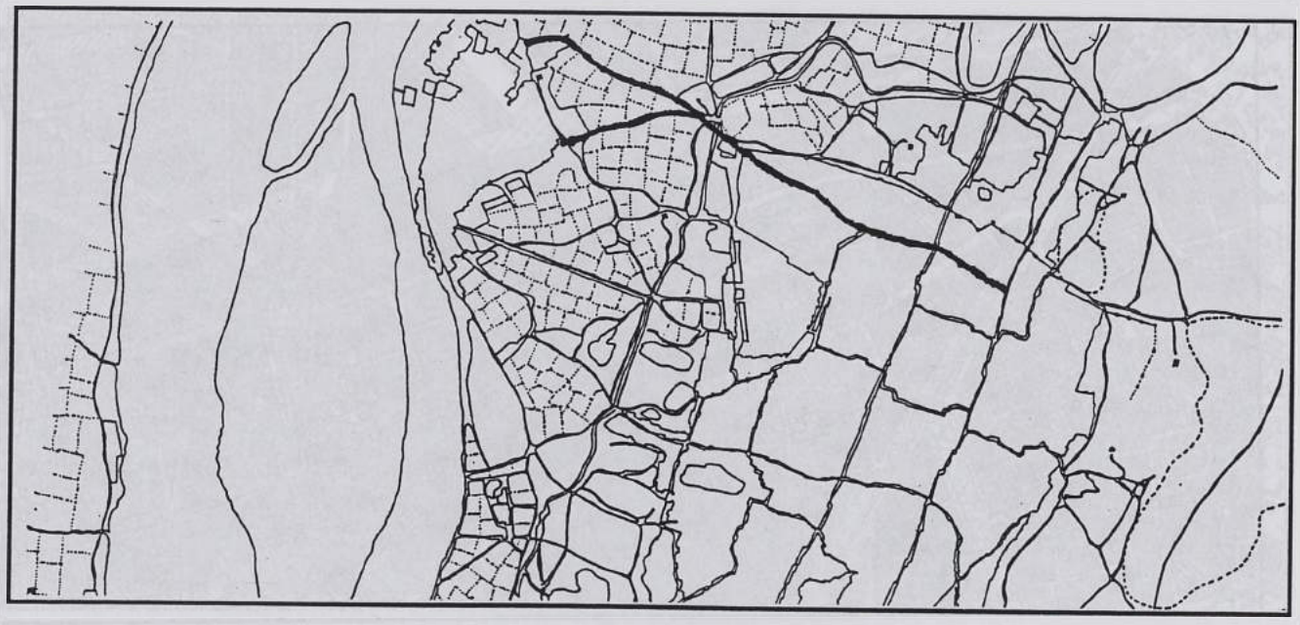


FIG. 262-263: Tracé de la voie Nord:
- en 1810
- aujourd'hui.
(éch. 1/40000°).



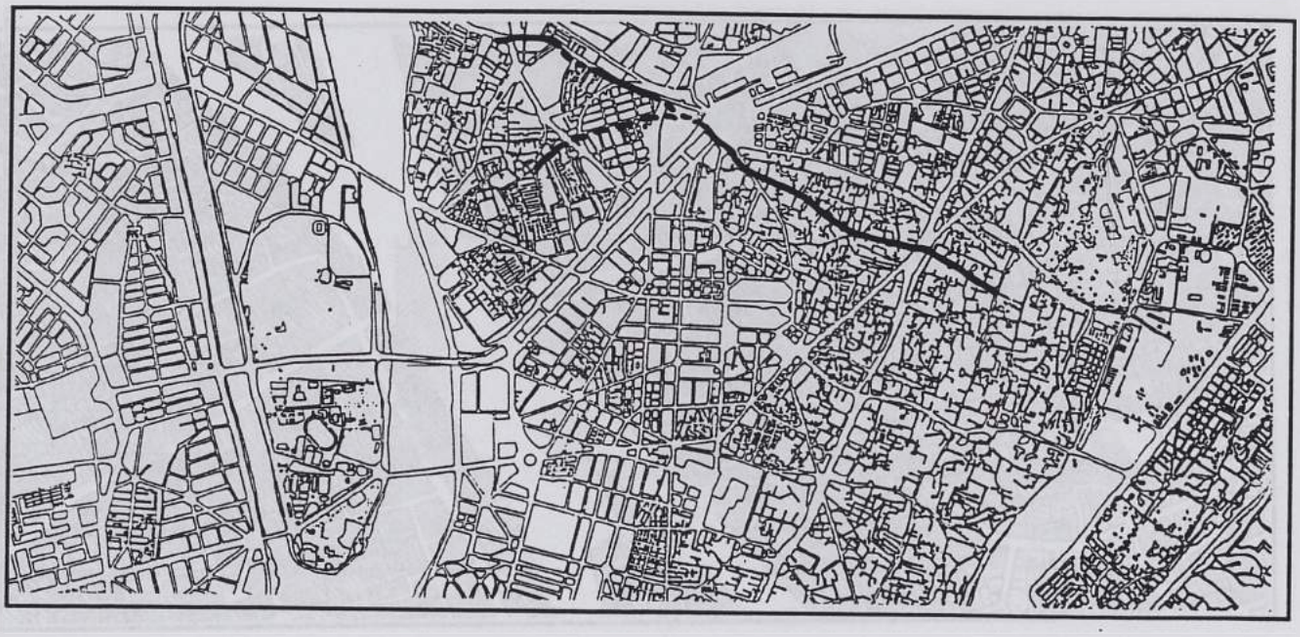
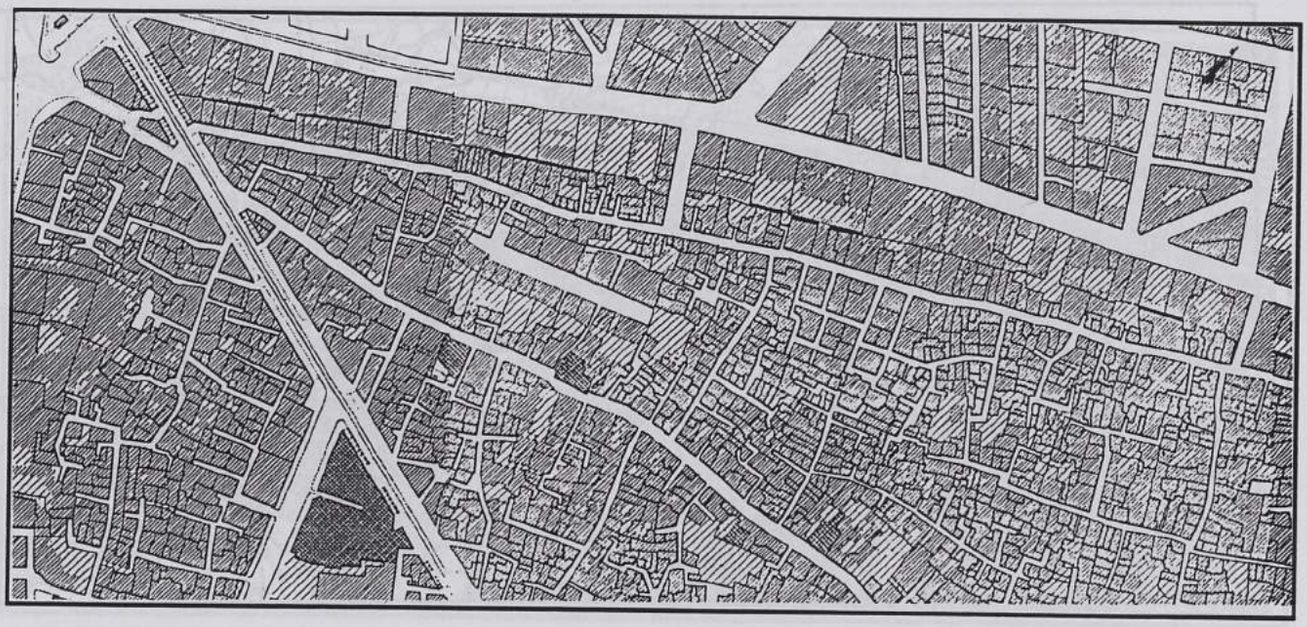


FIG. 264-265: La voie Nord:
- Rue Bab al-Bahr
- rue al-'Arusi.
(éch. 1/5000°).



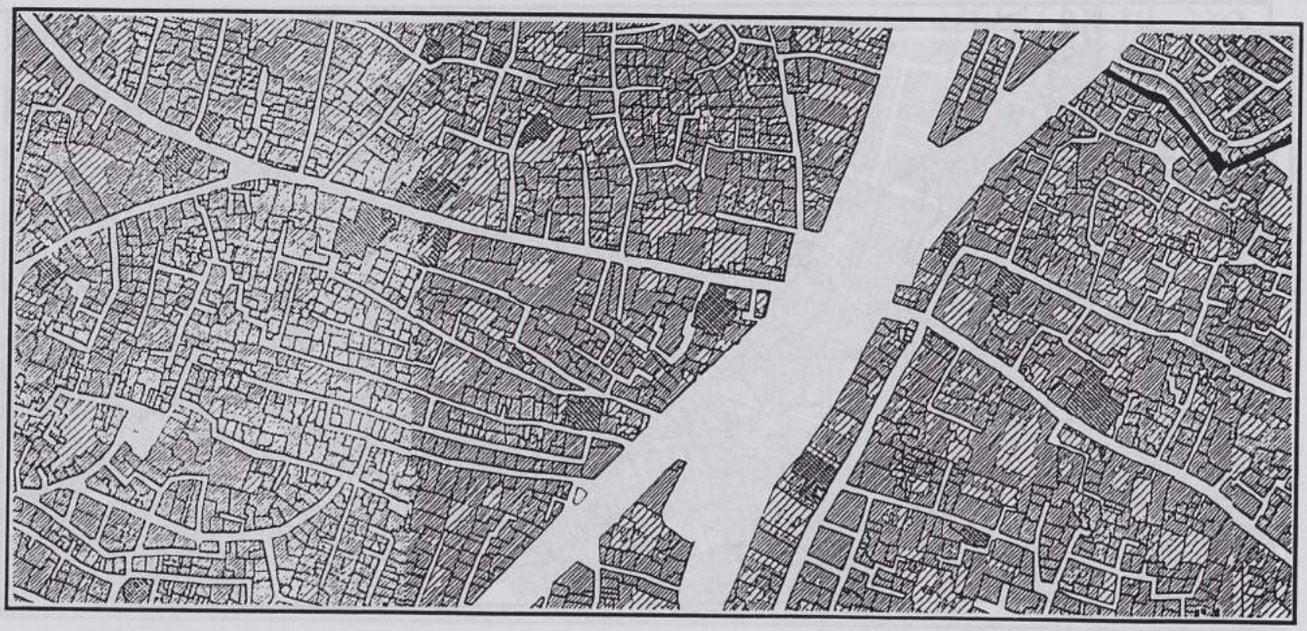
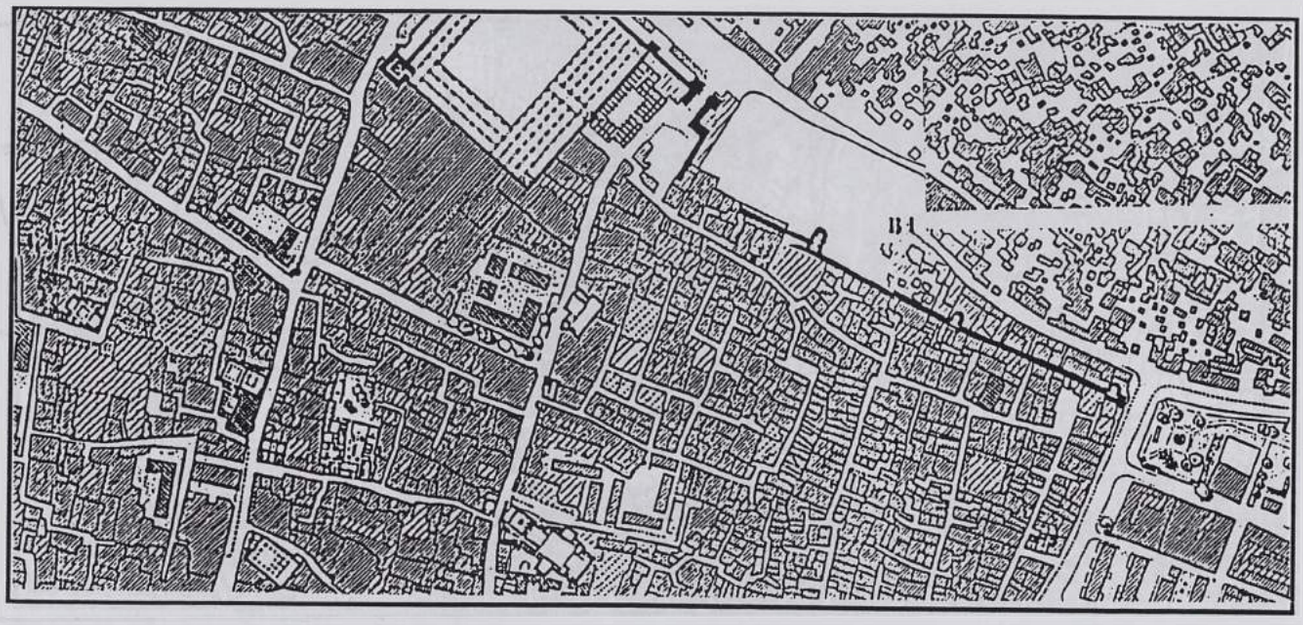


FIG. 266-267: La voies Nord:
- rue Amir al-Guewesh (éch.1/5000°)
- profils: 1- Bab al-Sha'riyya, 2- rue Bab al-Bahr, 3- rue al-'Arusi (documents Atelier le Caire).



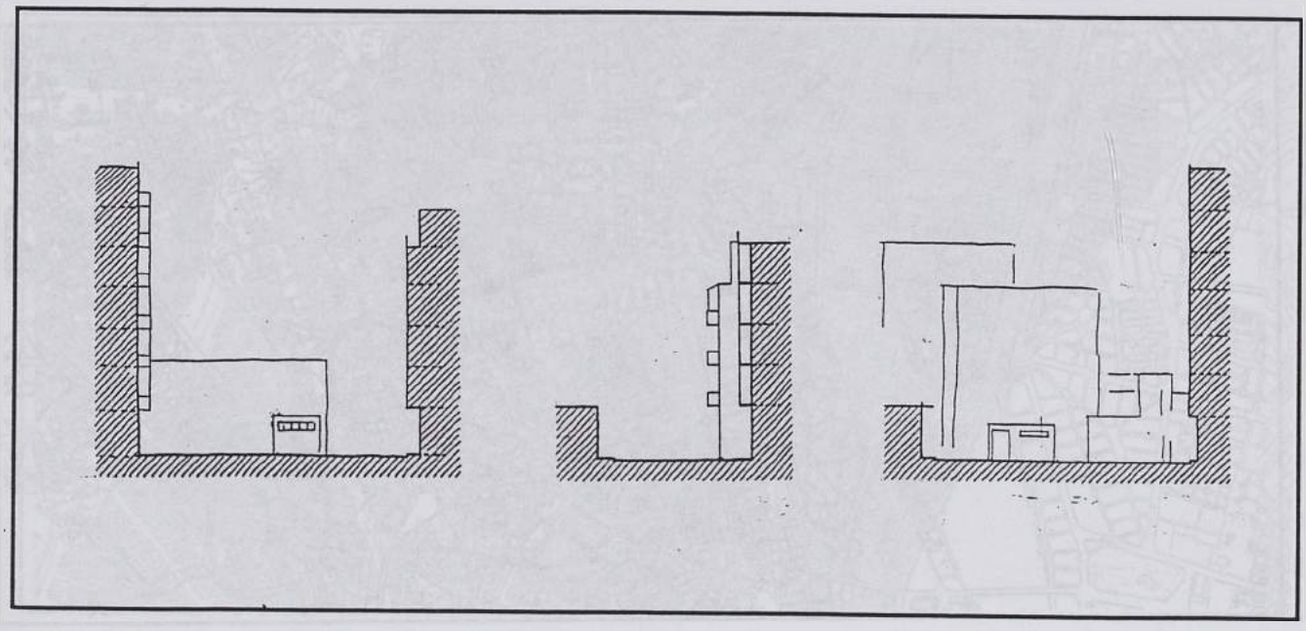


FIG. 268-269: Tracé de la voie Sud:
- en 1810
- Aujourd'hui.
(éch. 1/40000°).



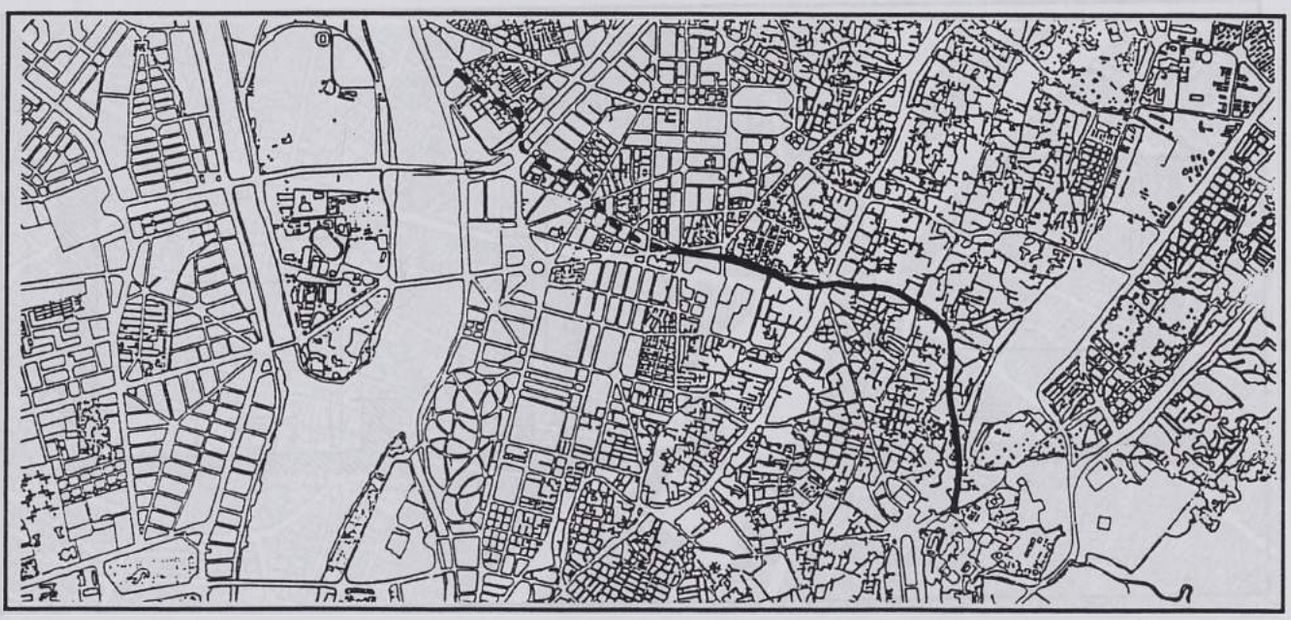
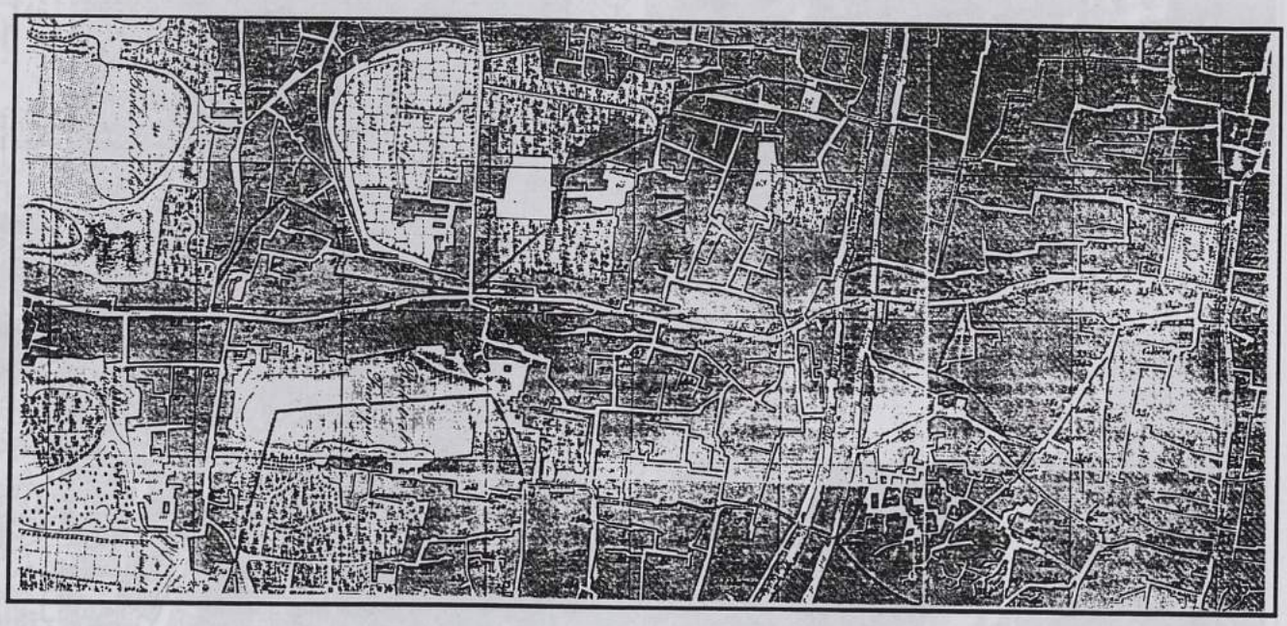
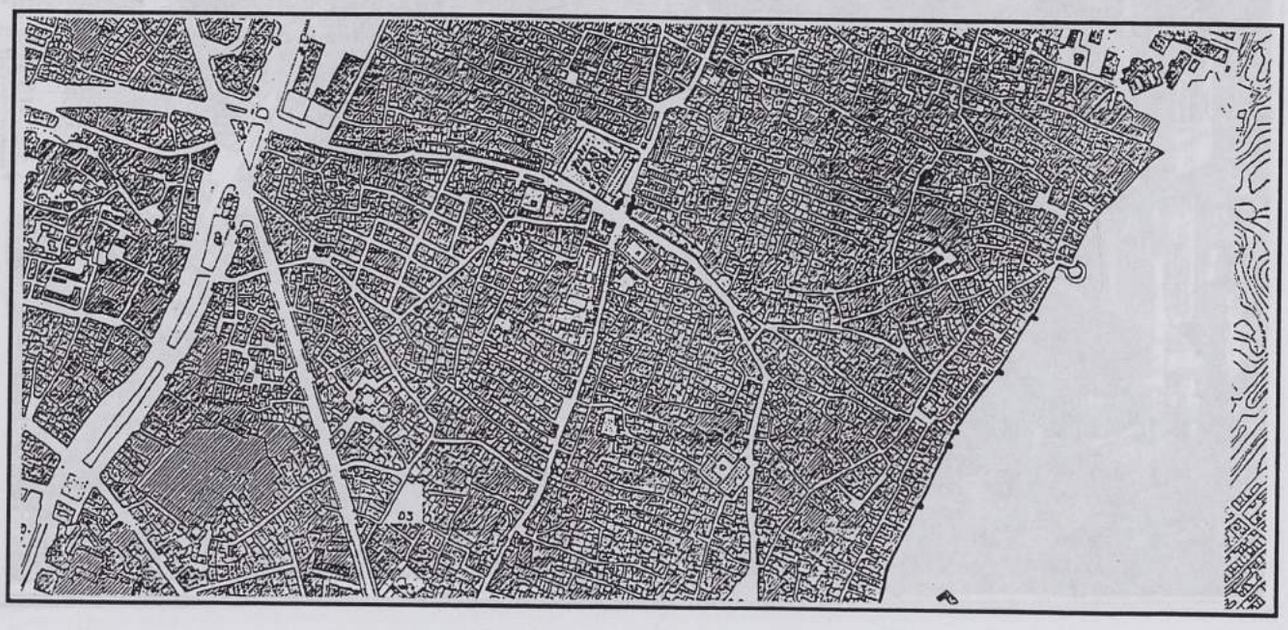


FIG. 270-271: La voie Sud
- en 1800
- en 1987.
(éch. 1/5000°).

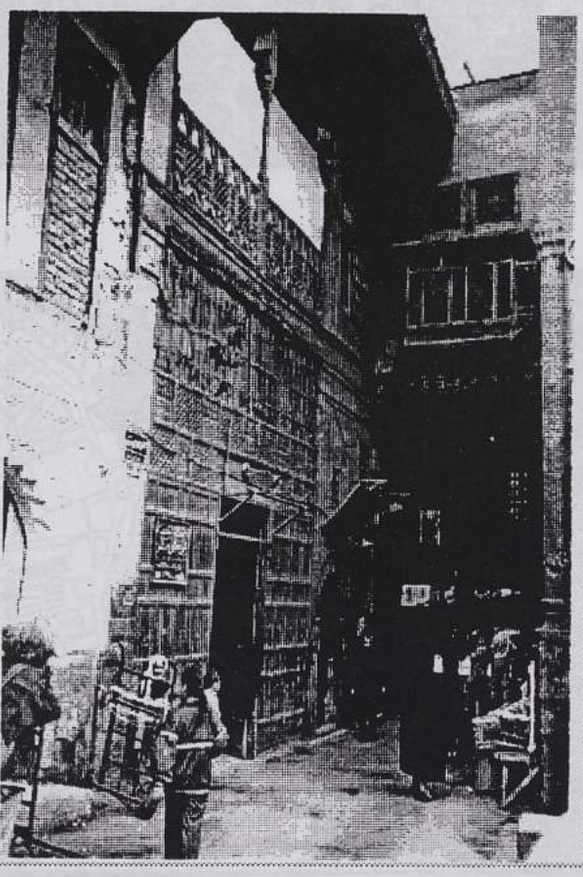






Le Caire — Rue Darb el Ahmar.

"The Tourist" opposite to Shepheard's Hotel



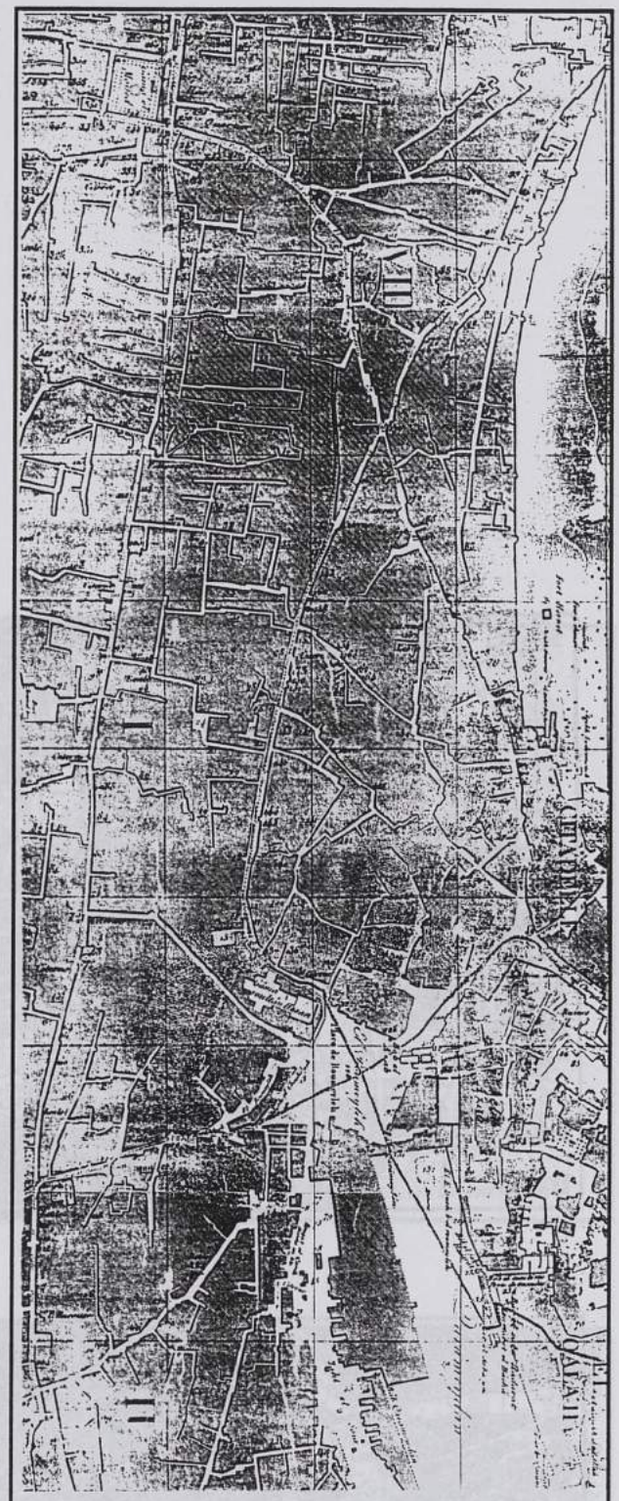




FIG. 272 à 278: La rue Darb al-Ahmer/al- Tabbana (1800 et 1987).

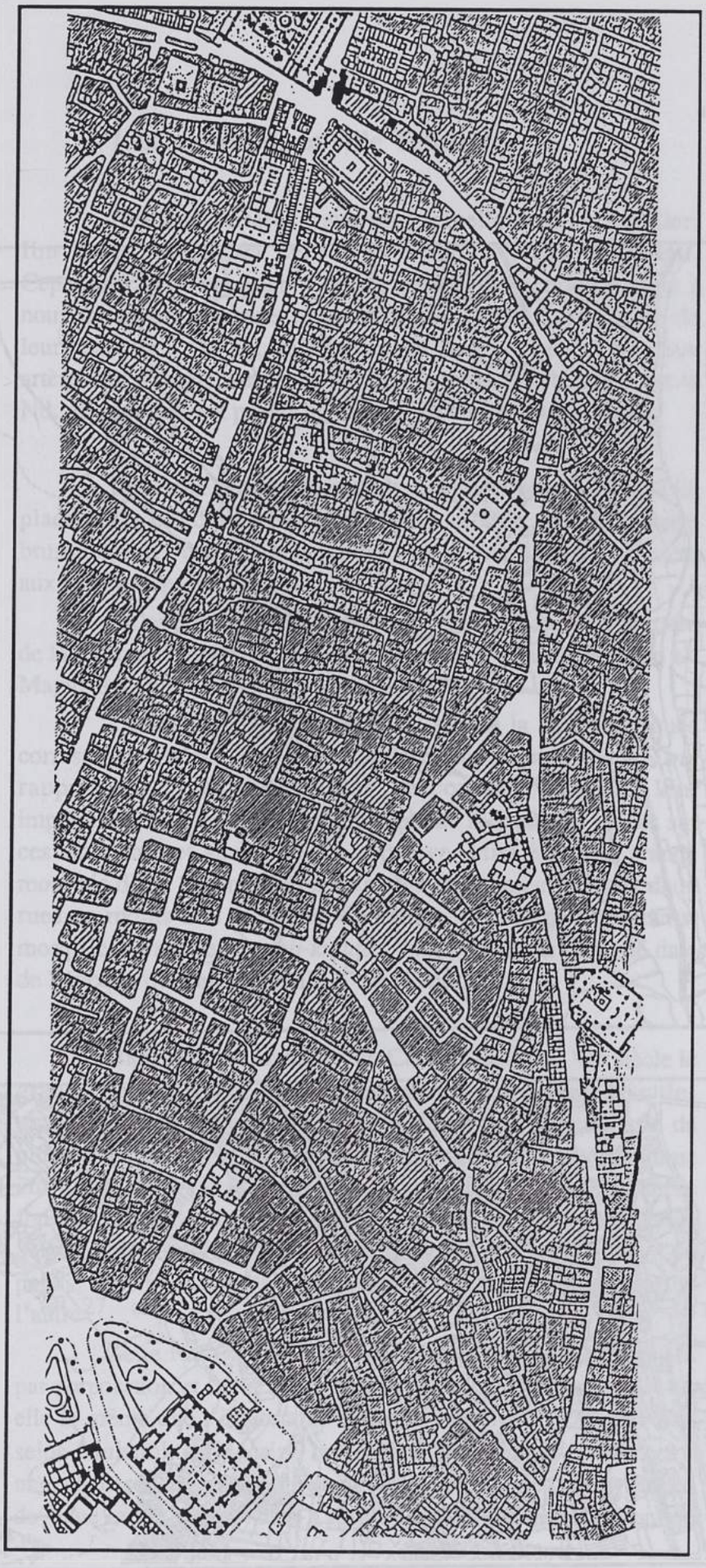
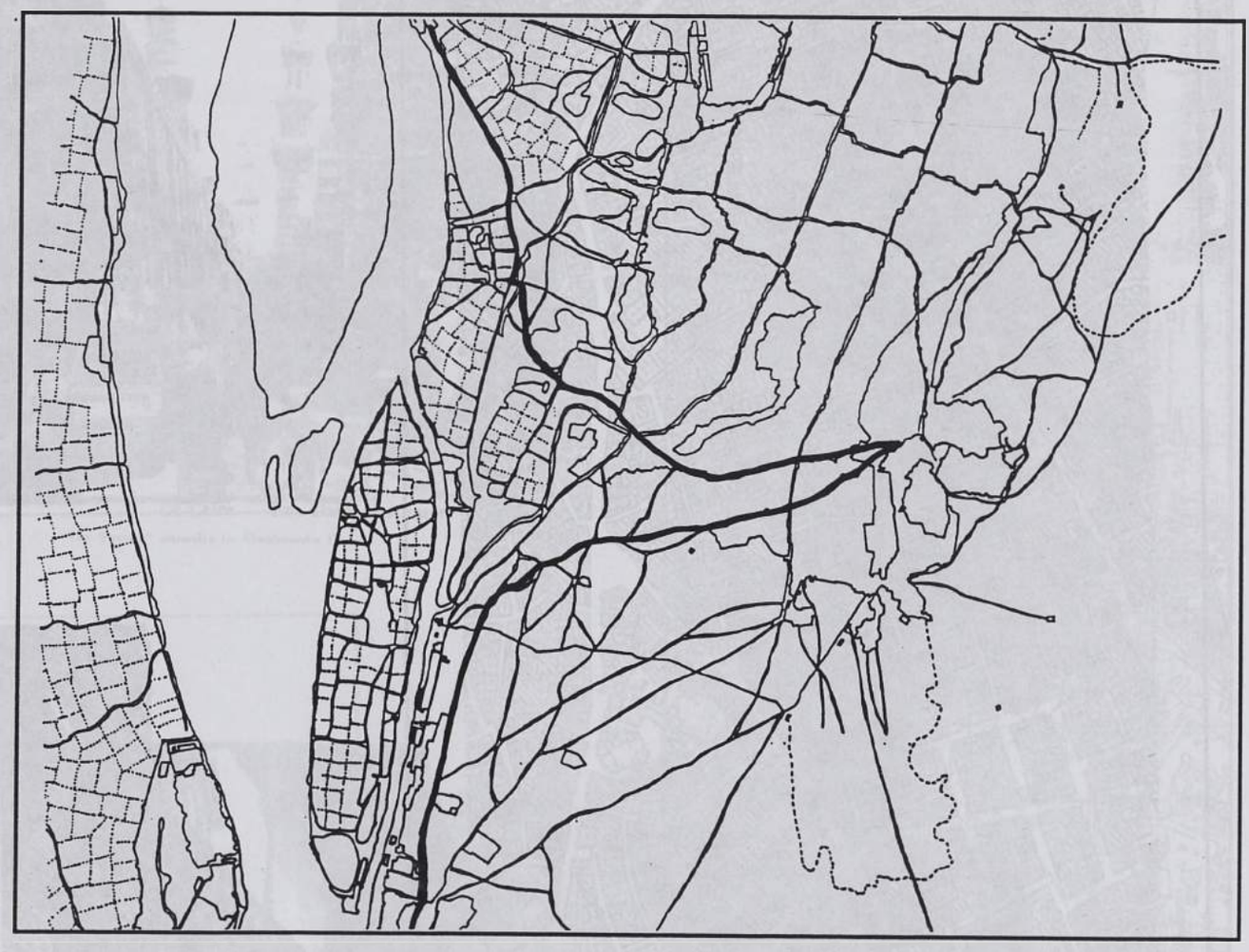
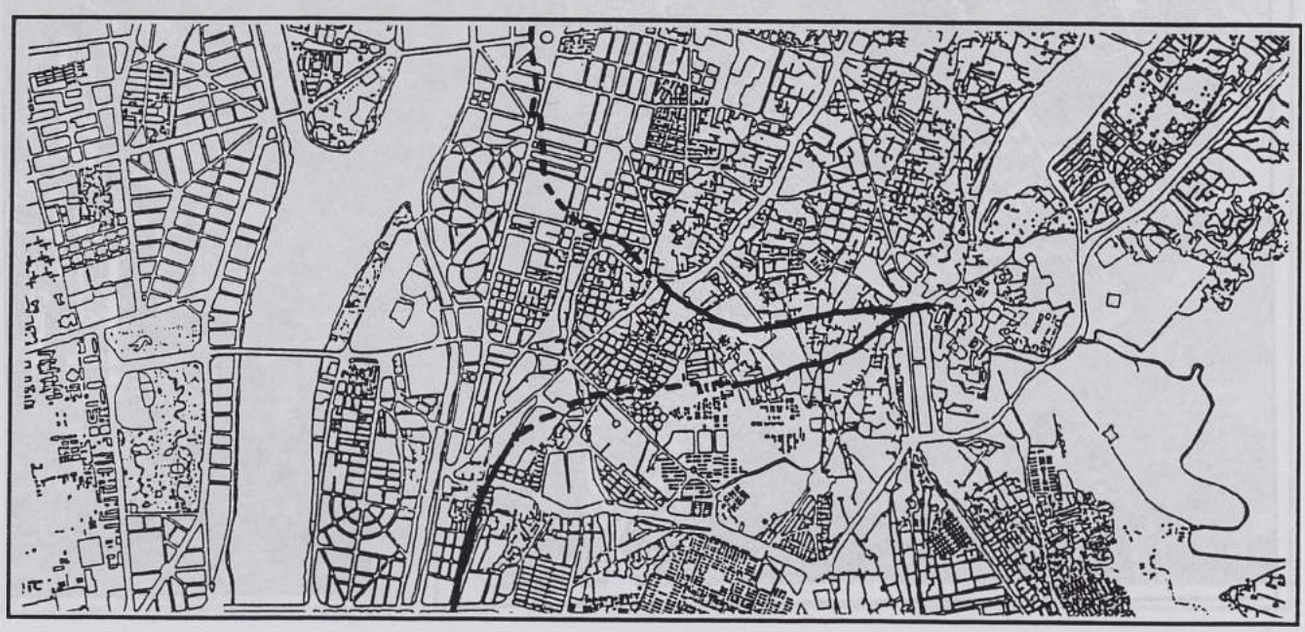






FIG. 279-280: Tracés des artères tulunides:
- en 1810
- aujourd'hui.
(éch. 1/40000°).





Les artères de la ville Tulunide

Ces deux artères traversent actuellement les quartiers Ibn Tulun et Saiyda Zeinab et n'aboutissent pas au Nil. Cependant, leur importance et leur rôle évident, nous incitent à nous interroger sur leurs trajets d'origine et sur la continuité de leurs parcours. On pourrait également se demander si les deux artères qui s'arrêtent aujourd'hui brutalement avant d'atteindre le Nil, ne conduisaient pas jusqu'au port du vieux Caire ?

Les deux artères démarrent du même point : l'actuelle place de la citadelle et la place Salah al-Din, elles s'arrêtent brusquement, l'une à la hauteur de la place Saiyda Zeinab, l'autre aux collines de Zeinhum.

La première artère correspond à la rue Salibiyya au nord de la mosquée Ibn Tulun suivie par les rues al-Khudari et 'Abd al-Magid al-Labban.

La deuxième qui se trouve au sud de la même mosquée correspond à la rue Ibn Tulun. Malgré leur parcours réduit, par rapport aux voies précédentes, on constate d'emblée leur importance, le nombre non négligeable de monuments placés sur ces deux rues et autour en est la preuve. Mise à part la grande mosquée d'Ibn Tulun (878) nous avons directement liée aux deux rues au moins une vingtaine de bâtiments anciens importants: mosquées, *madrasa*, *sabil-kuttab*, dont presque la majorité date de l'époque mamelouke (XIV-XVIe siècles).

FIG. 281: La rue Salibiyya au début du siècle.



Bien après la fondation du Caire et jusqu'au XIe siècle le grand Qatai' a gardé le statut d'une ville prospère avec des marchés riches et de magnifiques maisons[25]. Maqrizi parle de plusieurs marchés importants dont une qasaba-marché continue entre Suq al-'Askar (à côté *Dar* al-Ikhshid) et la mosquée Ibn Tulun et un autre au sud de la mosquée jusqu'au mausolée de Saiyda Nafisa[26]. Il parle également d'une large route menant au palais, tellement large qu'elle avait trois portes l'une à côté de l'autre[27].

Cette rue Qasaba avec les marchés successifs organisés par corporation et la rue large entre la mosquée et le palais serait-elle la même que l'importante artère de Salibiyya?. Or, cette rue, selon Mubarak et Maqrizi, correspond à al-Gisr al-'Azam, et à une chaussée digue (entre l'étang al-Fil et celui de Qarun) qui est devenue la rue menant d'al-Kabsh à Qanatir al-Siba' ("le Pont de

[25]-La destruction d'al-Qatai' a eu lieu en 1070, sous la règne d'al-Mustansir. Elle a été suivie d' un incendie qui a ravagé également Fustat en 1169. Voir Maqrizi, T.I., pp. 304-5, pour la description de Qatai'; et pp. 335-37, pour sa destruction.

[26]-Il y avait également des marchés extérieurs au sud de la mosquée Ibn Tulun qui allaient jusqu'à Saiyda Nafisa, voir Maqrizi, T.I., p. 304.

[27]-Maqrizi, T.I., p. 315

[28]-Mubarak, T.II., p. 333

Lions" situé sur le Khalig)[28].

Le tracé de cette voie apparaît encore clairement dans la carte de la Description (1800) menant jusqu'au Khalig. Sur cette même carte nous pouvons remarquer la continuité de cette voie à l'ouest de la place de la citadelle où elle emprunte le parcours qui correspond actuellement à la rue Sikka al-Mahgar et la rue Bab al-Wada'. A l'extérieur de la porte des cimetières (Bab al-Qarafa), la voie est prolongée par la rue Qarafa Bab al-Wazir puis elle se confond avec l'axe principal qui structure le cimetière de Qaytbay.

La rue Ibn Tulun démarre de la place de la citadelle légèrement au sud de la rue Salibiyya. Si on prolonge les tracés des deux rues à l'est on découvre qu'elles se rejoignent à un point situé, à l'entrée de la rue Sikka al-Mahgar, là où il y avait probablement une porte qui contrôlait l'accès de l'ancien palais Tulunid. Au-delà de la porte Bab Tulun, à l'ouest, la rue s'arrête, mais sa trace est assez visible à travers les collines et les jardins qui remplacent l'étang Qarun. La carte de la Description l'indique à cet endroit comme un chemin avec plusieurs embranchements dont un suivait le trajet au canal jusqu'à son embouchure et les autres partaient au sud vers Fustat et le vieux Caire.

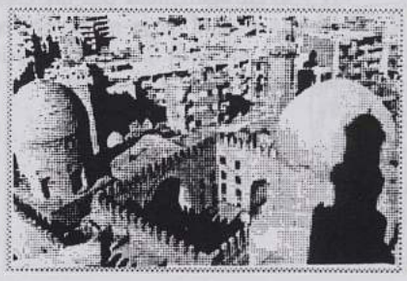
Ces deux rues jouaient-elles un rôle analogue à celui des chemins de Bulaq, en reliant les villes des VIIe et VIIIe siècles au Vieux Caire, l'important port de l'époque ?[29]

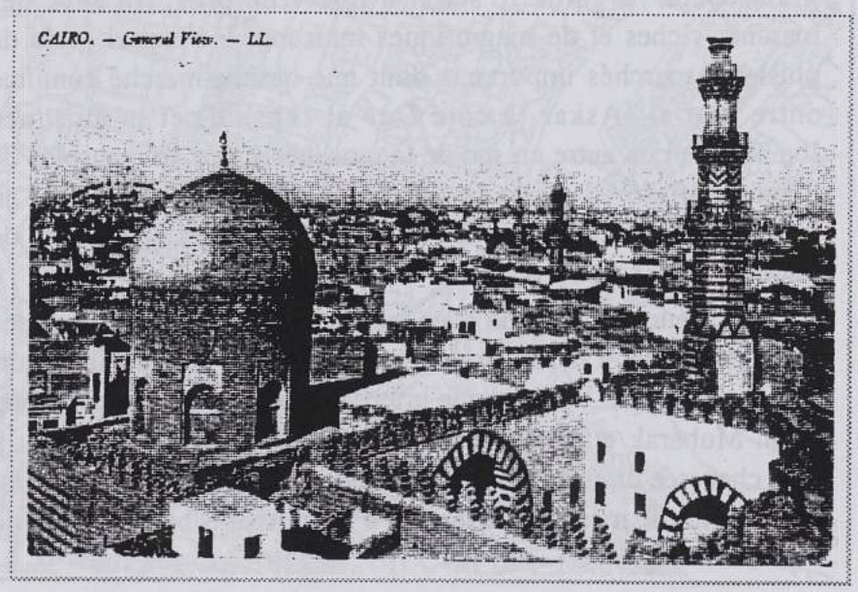
Aujourd'hui, avec la construction des logements sociaux sur les collines Zeinhum, la transformation des jardins en lotissements, la construction de l'abattoir et tout l'aménagement des voies rapides et des ponts des années soixante dix, nous n'avons aucune chance de vérifier le trajet de leur ancien parcours.

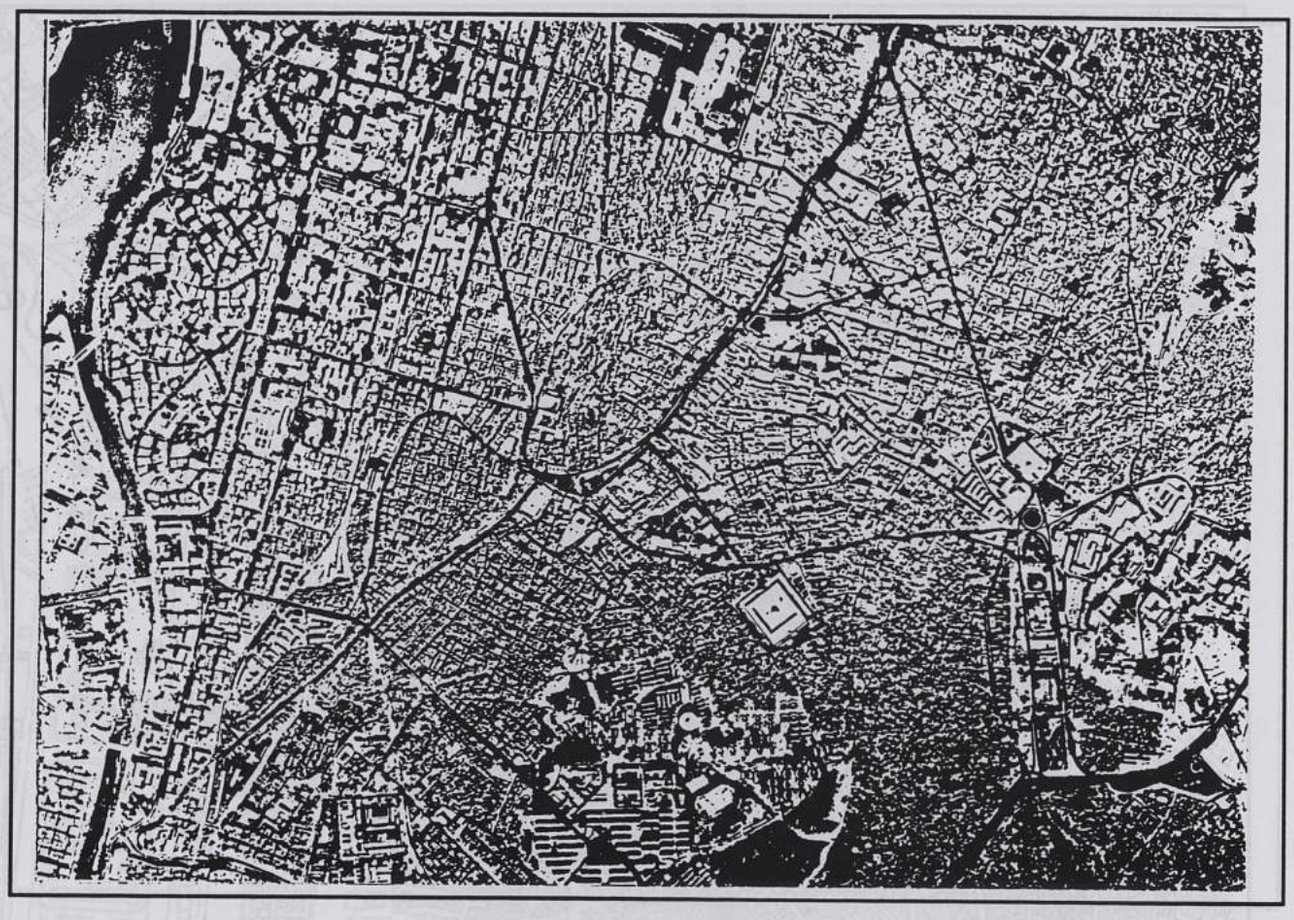
29-Ali P. Mubarak, T.II., p. 313, décrit la rue Ibn Tulun comme longue de 950m., elle commençait à Manshaiya et se terminait au collines Zeinhum. Il cite, dans la même rue, environs 7 grandes *wakala* accompagnées de lieux d'habitation, (p.305). En effet, la présence de plusieurs *wakala*, peut être un indice significatif du rôle commercial de la rue, qui était située à mi-chemin entre le port du Vieux Caire et la ville Fatimide. Nous savons, par ailleurs, d'après Maqrizi, (T.I.,p. 342) que le port de Vieux Caire à longtemps gardé, même après la fondation du Caire, son statut important de lieu où se concentrait les marchandises alimentaires venant d'Alexandrie et d'Arabie avant d'être distribuées au Caire.

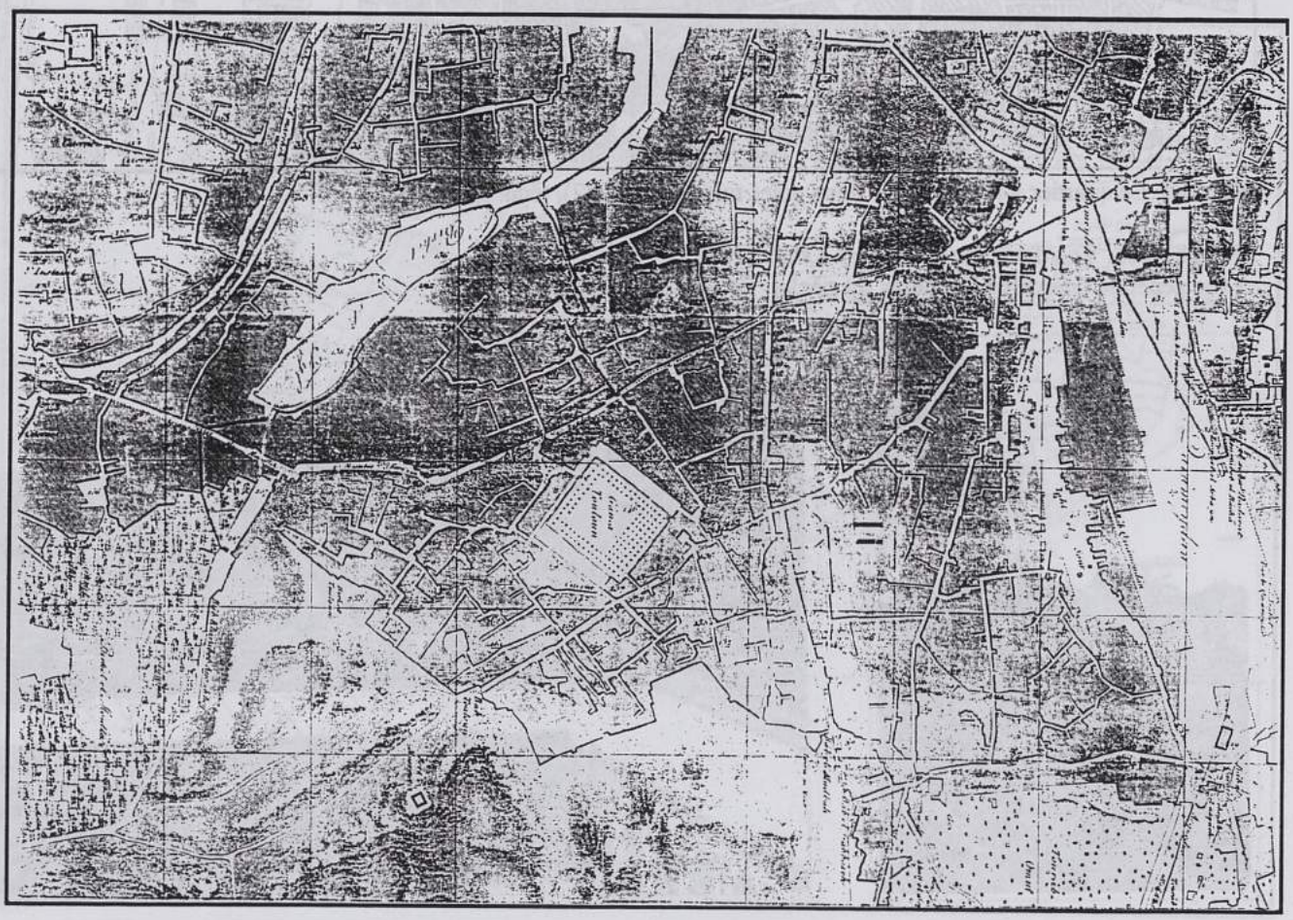
FIG. 282-283: Vue du quartier al-Hilmiyya et de la mosquée Sarghtmish à partir d' ibn- Tulun:
- en 1980
- au début du siècle.

FIG. 284-285: Le quartier ibn Tulun:
- aujourd'hui
- en 1800.









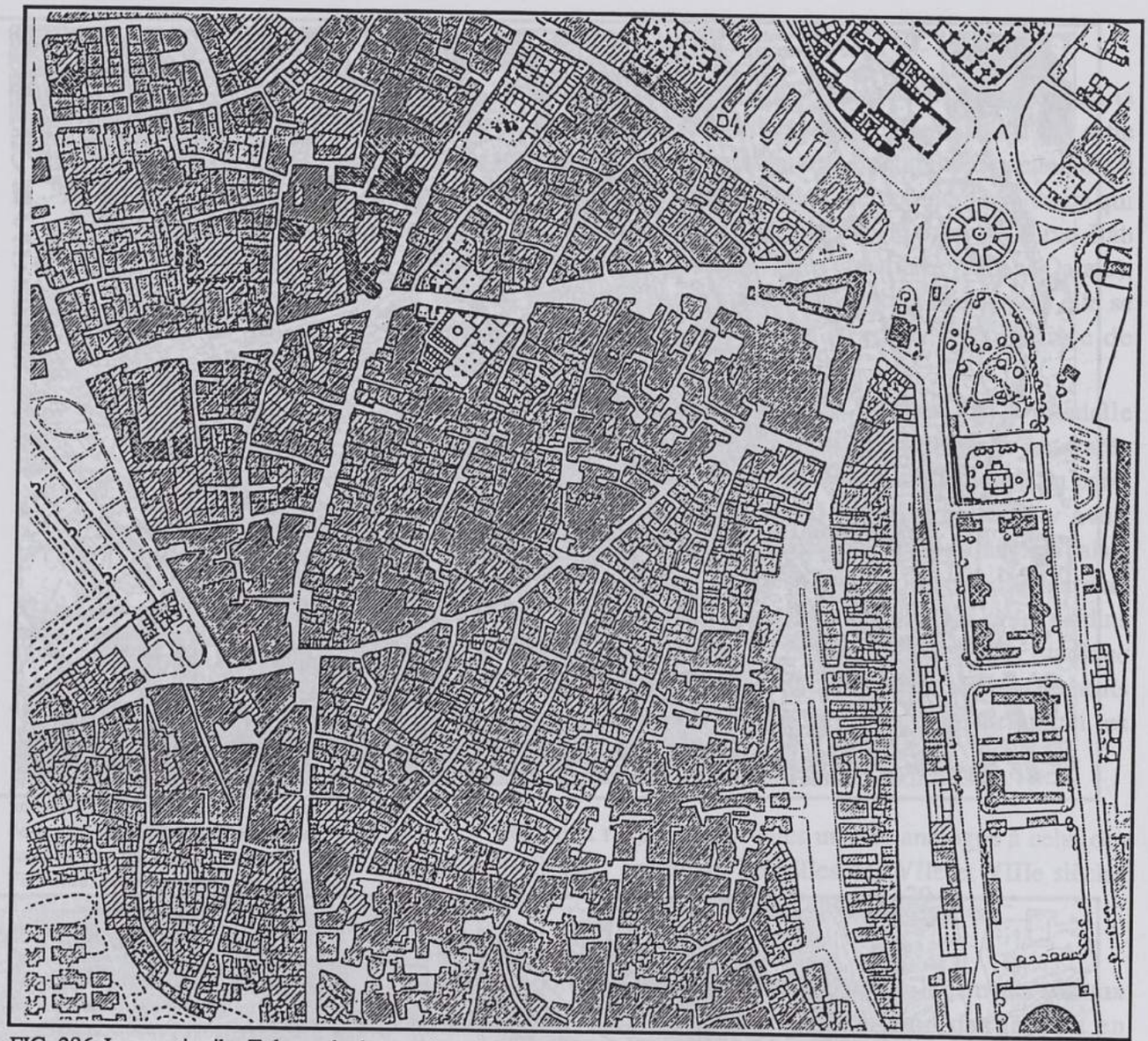
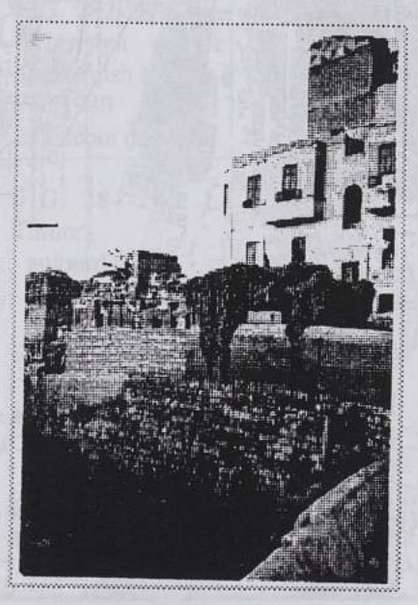
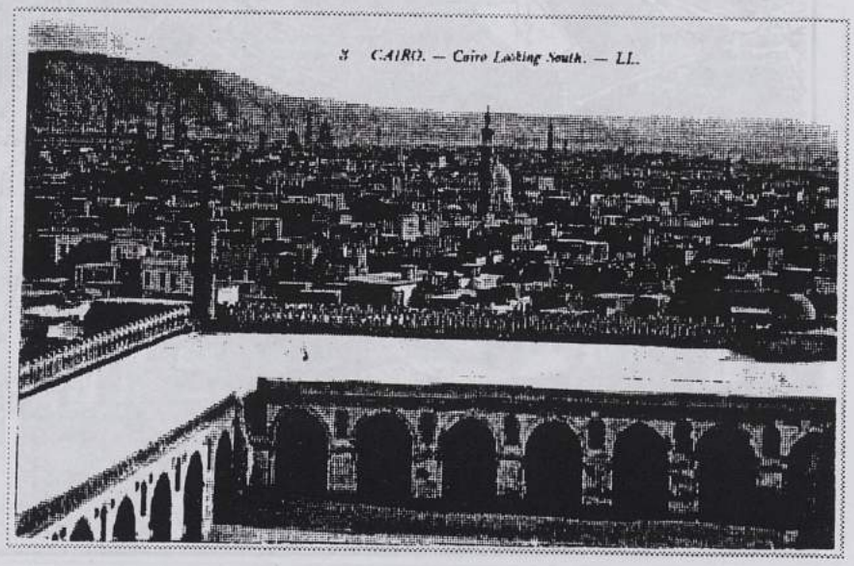


FIG. 286: Le quartier ibn Tulun et le deux voies tulunides (1987), (éch. 1/5000°).

FIG. 287-288: Vue d'une rue à Qal'at al-Kabch (1991)
et vue générale du quartier au début du siècle.





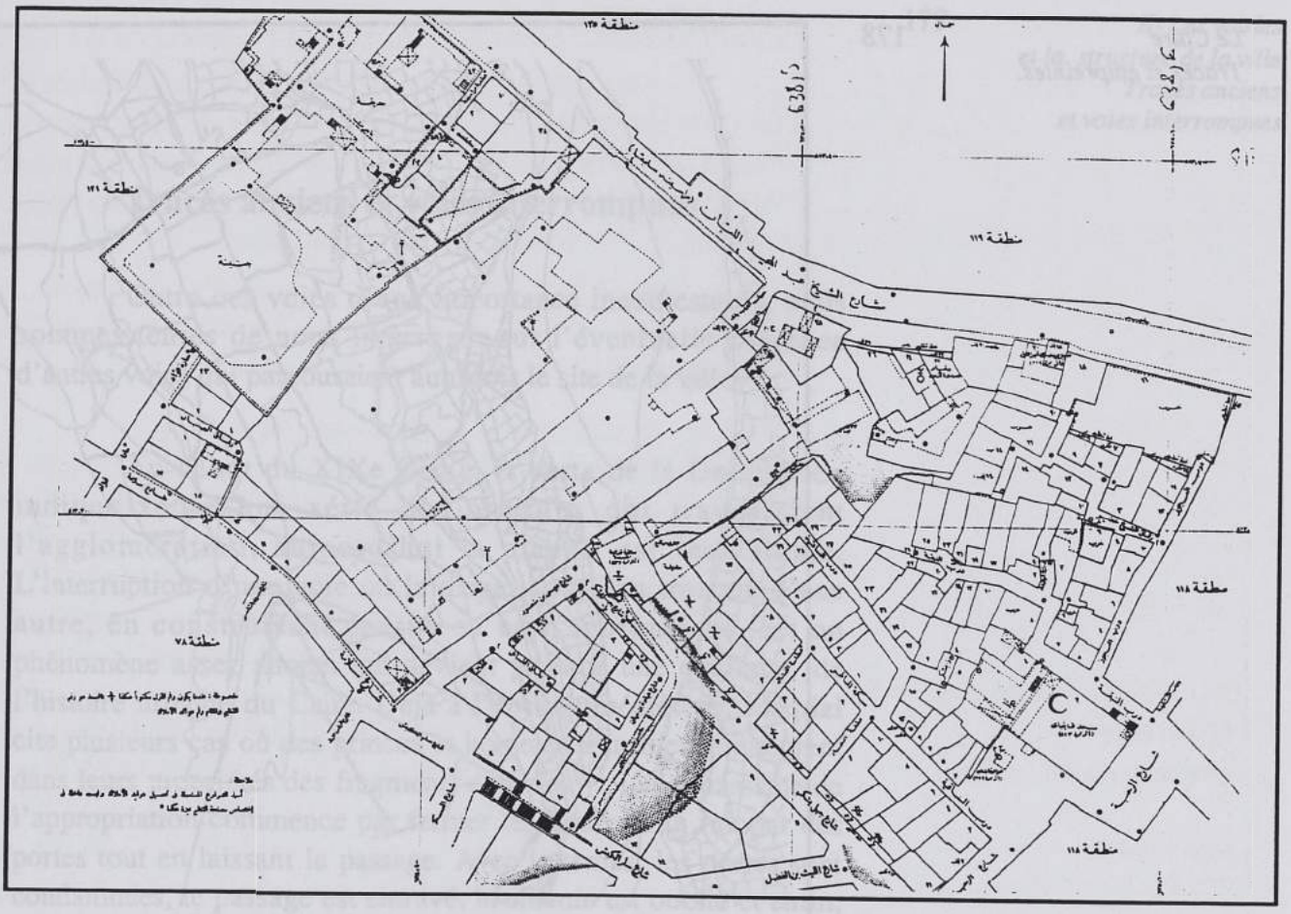
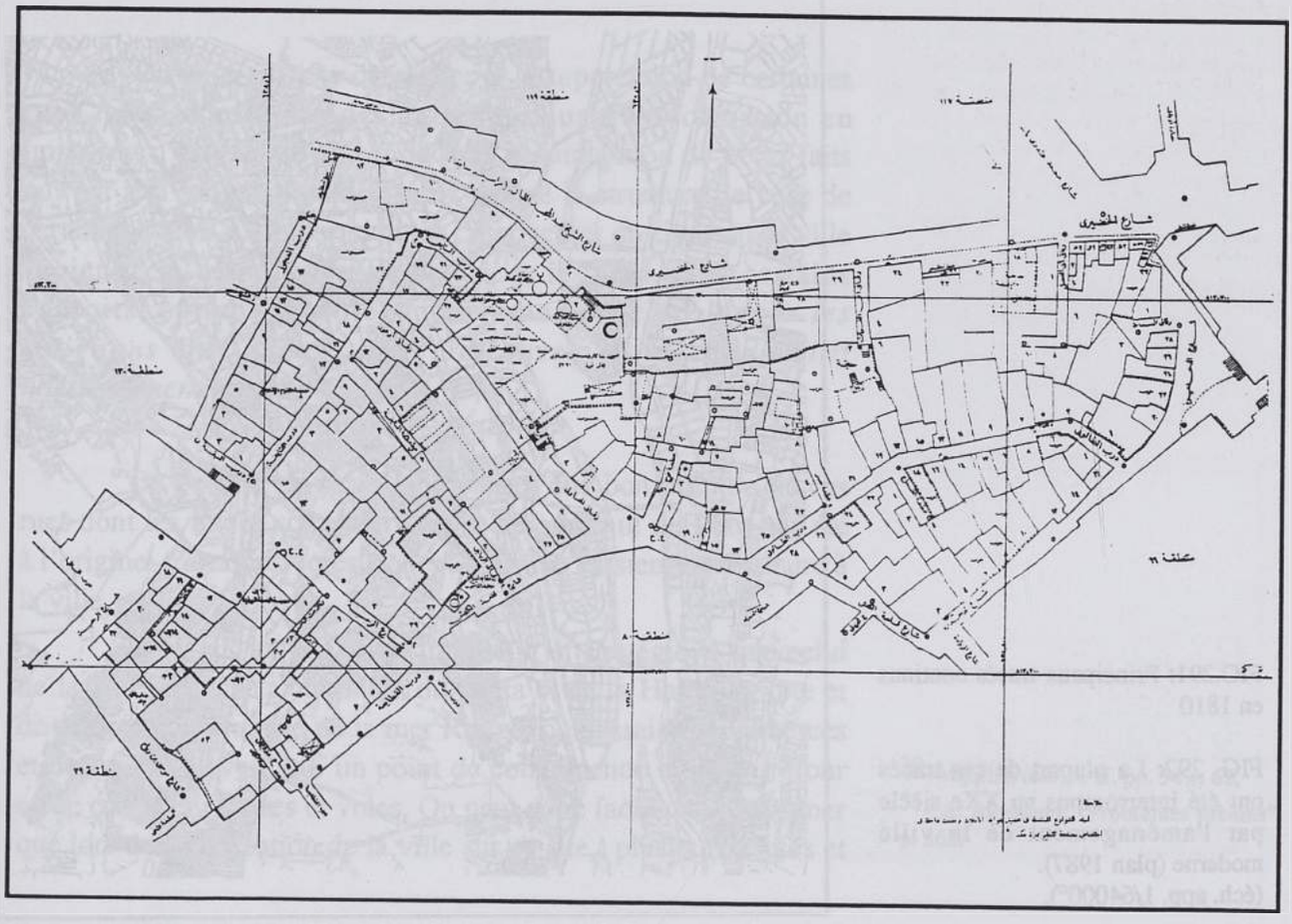
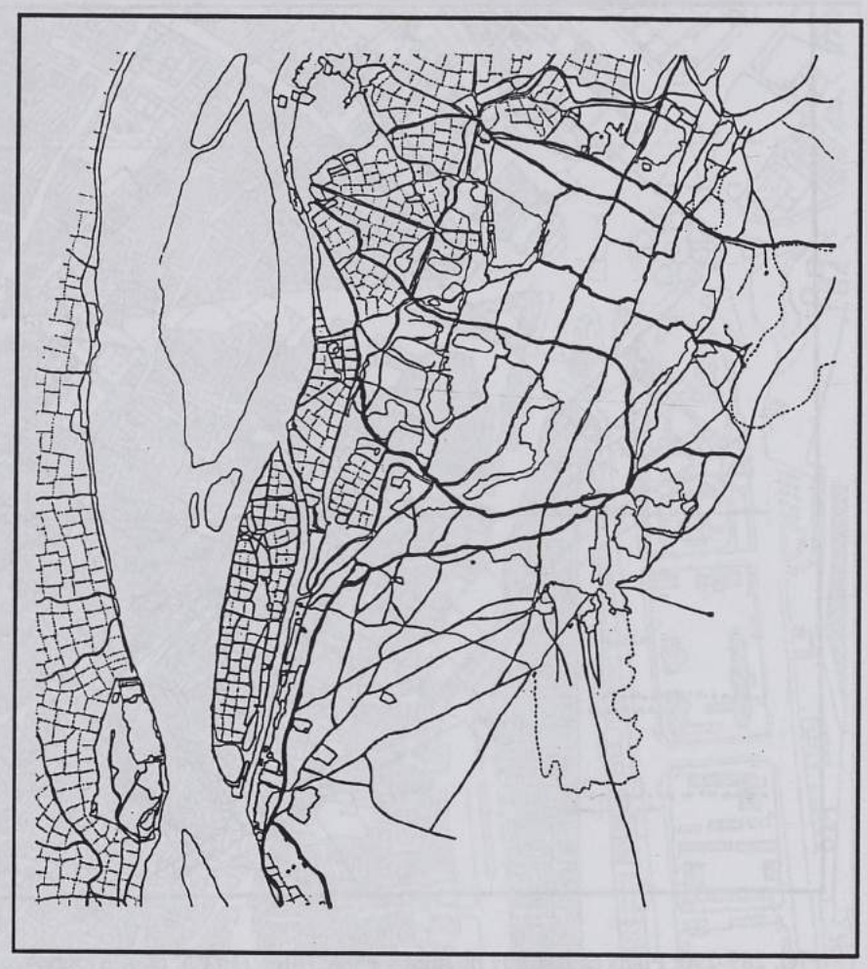


FIG. 289-290: Plans cadastraux du quartier ibn Tulun (1937), (éch. 1/2000°).





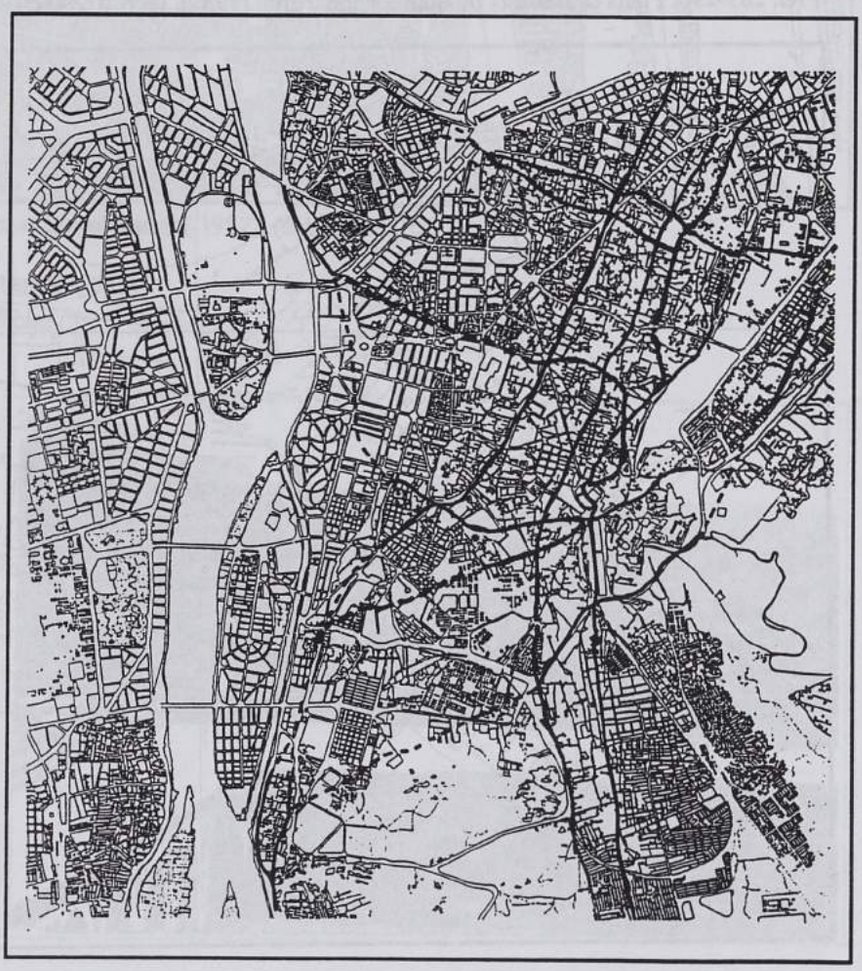


FIG.291: Principaux tracés continus en 1810

FIG. 292: La plupart de ces tracés ont été interrompus au XXe siècle par l'aménagement de la ville moderne (plan 1987).
(éch. app. 1/64000°).

Tracés anciens et voies interrompues

Outre ces voies d'une importance incontestable, nous sommes tentés de nous interroger sur l'éventuelle présence d'autres voies qui parcouraient autrefois le site de la ville.

Au début du XIXe siècle, la carte de la Description indique toute une série des chemins qui traversaient l'agglomération, aujourd'hui la plupart est inexistante. L'interruption d'une voie ou la disparition d'un tronçon d'une autre, en construisant dessus ou en l'appropriant, est un phénomène assez ancien qui devient presque une coutume de l'histoire urbaine du Caire. Déjà à l'époque médiévale, Maqrizi cite plusieurs cas où des princes et hommes d'influence intègrent dans leurs propriétés des fragments des rues[30]. Le mécanisme de l'appropriation commence par fermer les bouts de la rue par des portes tout en laissant le passage. Avec le temps, les portes sont condamnées, le passage est entravé, le chemin est oublié et enfin, la rue devient une partie intégrale de la propriété. Depuis, la tradition ne fait que se perpétuer.

On peut ainsi se demander si la suppression de certaines rues, la discontinuité des autres et leur transformation en impasses, n'est pas un aspect de cette accumulation de petits faits qui ont à la longue complètement changé la structure de base de certaines voies. L'observation de l'état actuel du tissu de la ville ancienne le démontre clairement, et il suffit dans certains endroits, comme le note A. Raymond, «*de prolonger les moignons des rues... pour retrouver le tracé primitif ultérieurement interrompu...*»[31].

De ce fait, on peut donc penser que bon nombre de ces rues dont les tracés sont interrompus aujourd'hui ne l'ont pas été à l'origine. Certaines voies avaient déjà une existence antérieure à la ville.

En effet, un site aussi important et stratégique que celui de la ville, situé à la charnière du Delta et de la Haute Égypte et de surcroît à proximité de la mer Rouge, où passaient commerces et caravanes, devait être un point de convergence et un carrefour où se croisaient routes et voies. On peut donc facilement imaginer que lors de l'édification de la ville sur ce site, plusieurs routes et

30- Maqrizi, *ibid.*, t. II, pp. 54 et 62.

31- A. Raymond, "Problèmes urbains", p. 365.

chemins existaient et ont été incorporés à l'intérieur de la ville.

Sur les cartes du XIXe siècle et même au début du XXe siècle, les traces de plusieurs de ces voies et routes apparaissent encore clairement hors agglomération avant la grande mutation et l'explosion de la ville et la transformation d'une grande partie de ces chemins en voies de desserte interurbaines .

Mais, à l'intérieur de la ville ancienne, ces voies , que sont-elles devenues ? Comment peut-on les repérer aujourd'hui ? Quels étaient leurs rôles dans la structure de la ville ?

Certaines de ces routes (nous l'avons vu en ce qui concerne l'axe principal) ont été intégrées dans la structure initiale de la ville, soit telles quelles, soit modifiées et rectifiées. D'autres ont dû être interrompues pour plusieurs raisons. Il est vraisemblable que l'édification de la ville et de son enceinte a dû modifier déjà les parcours de plusieurs chemins pour le maintien du contrôle et de la sécurité nécessaires. Ces chemins coupés et en partie supprimés, continuaient malgré toutes les modifications, à suivre leurs trajets à l'extérieur de la ville et leurs tracés actuels, encore lisibles, pourrait nous donner des indices sur leurs tracés d'origine. Or le repérage de ce trajet devient plus complexe à l'intérieur de l'agglomération surtout quand il s'agit d'un tissu qui n'a pas cessé de se transformer.

Mais une lecture et une analyse approfondie du plan nous permet de repérer des traces qui n'ont jamais complètement disparu. On les retrouve dans les sections des rues et même des impasses et elles sont présentes, enfouies ou intégrées dans les parcellaires et leurs limites.

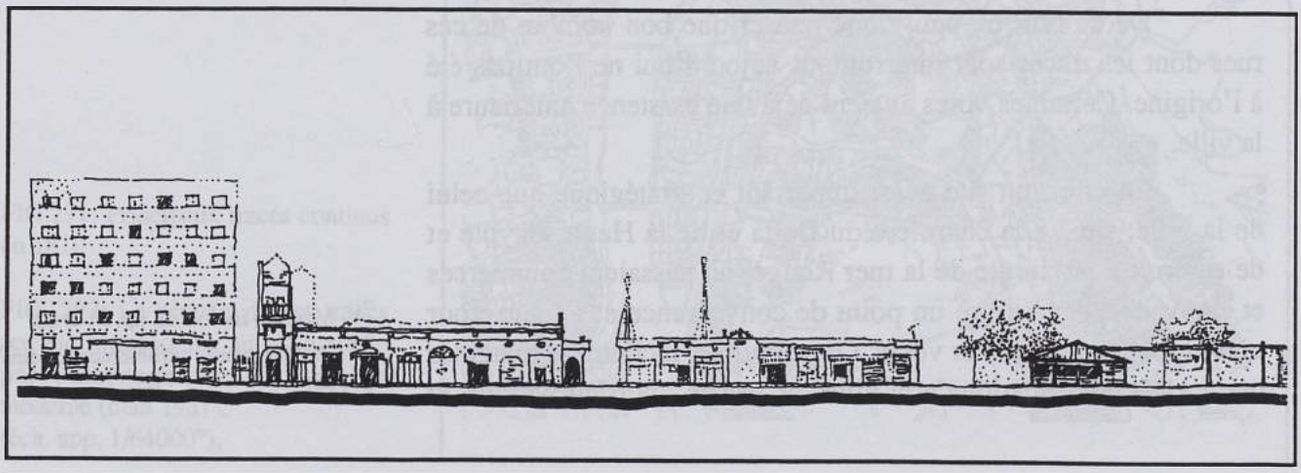
L'évidence de la continuité, hors agglomération, de certains de ces chemins nous a permis de suivre leurs trajets à l'intérieur de la ville afin de vérifier l'hypothèse de leur existence.

FIG. 293-294: Façade ouest de la rue Gamaliyya
(documents Atelier Le Caire).

(page suivante)
FIG. 295-296: Fragments de la rue Gamaliyya (échelle 1/5000°):
- en 1987
- en 1800.

FIG. 297-298: Façade Est dela rue Gamaliyya.

FIG. 229-300: Le quartier Khan al-Khalili (échelle 1/5000°):
- en 1987
- en 1800.



La rue al-Gamaliyya

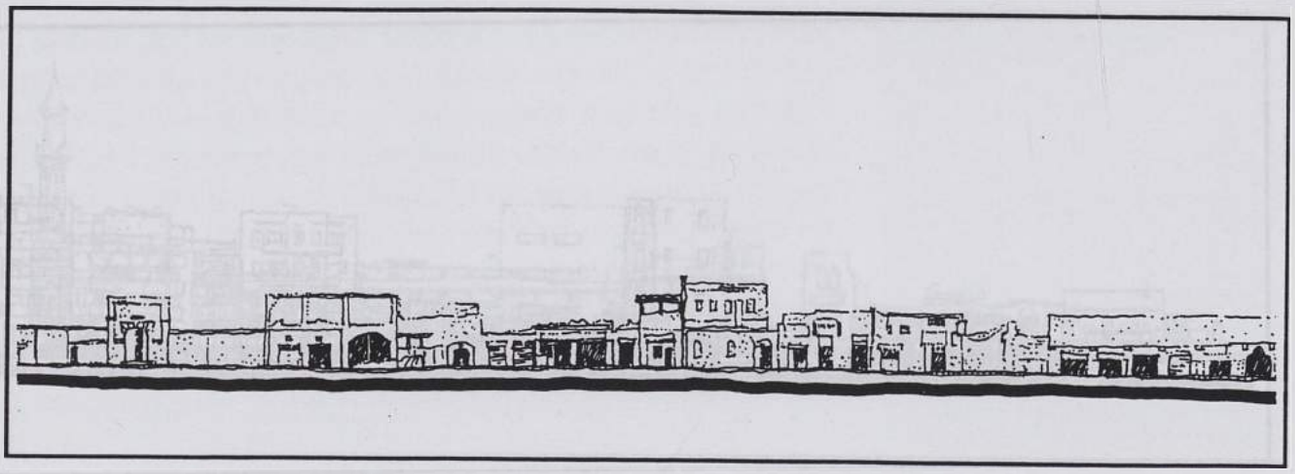
On peut prendre comme exemple expliquant cette problématique, la rue Gamaliyya.

Cette rue démarre d'une porte importante au nord de la ville (Bab al-Nasr). Son parcours, à l'intérieur de la ville, subit quelques tournants avant d'aboutir à la mosquée al Husayn[32]. A la hauteur de cette mosquée, la rue s'arrête. Au-delà de ce point de repère, nous n'avons aucun tracé qui peut indiquer une continuité éventuelle de la rue.

Nous nous trouvons en face d'une voie principale dont le parcours continuait bien plus loin que la limite de la ville. Son importance est confirmée par la présence d'une porte marquant l'entrée de la voie dans la ville. L'emplacement de la porte à cet endroit indique la présence d'un point de convergence, ou l'existence d'un croisement stratégique. La porte assure ainsi le contrôle nécessaire et renforce l'importance du passage.

La trace de la continuité de cette voie est nettement claire encore aujourd'hui, même à travers les quartiers nouveaux. Nous pouvons poursuivre son parcours au-delà de l'enceinte nord quand elle traverse les cimetières de Bab al-Nasr (actuelle rue Nigm al-Din) qui débouche non loin de *Maydan* al-Guaysh. La rue se poursuit sous le nom rue al-Wayli al-Saghir. Elle est interrompue : par le percement de la rue Ramsès, l'aménagement

32- La rue al-Gamaliyya, comme le montre la carte de la Description au XVIIIe siècle, se divise en deux branches à la hauteur de Bayt al-Mal. La branche de droite se termine en cul-de-sac, celle de gauche continue jusqu'à al-Azhar après quelques déviations. La construction de la mosquée al-Husayn au XIXe siècle (Mubarak, T II, pp. 228-229) a entraîné un grand changement de l'aspect du quartier en particulier la transformation de la branche droite en rue passante. Depuis lors, bien d'autres aménagements se sont succédés.



de l'université de 'Ain Shams, la ligne de chemin de fer d'al-Khanqa et la ligne de tramway d'Héliopolis.

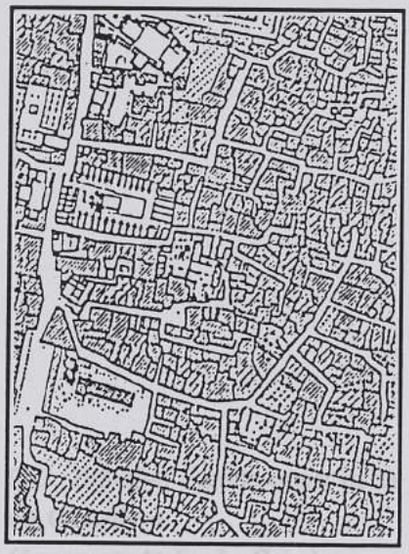
Au-delà de ces obstacles, elle continue le même itinéraire et on la retrouve sous le nom de la rue Dawidar dans le quartier Manshiyya al-Sadr. La présence du palais al-Quba arrête brusquement son trajet et contrairement à l'axe principal nous ne pouvons plus suivre ses traces au-delà du palais.

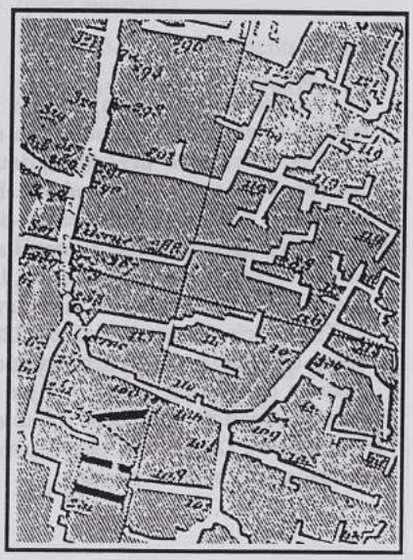
On sait par ailleurs, que cette même voie continuait au-delà du territoire national. A. Raymond note que «*la rue Gamaliyya conduisait à Bab al-Nasr et menait au-delà, vers la Palestine et la Syrie*»[33], il confirme également son rôle commercial durant l'époque ottomane, par la présence tout au long de son parcours, d'un nombre incontestable de *wakala* et de caravansérails.

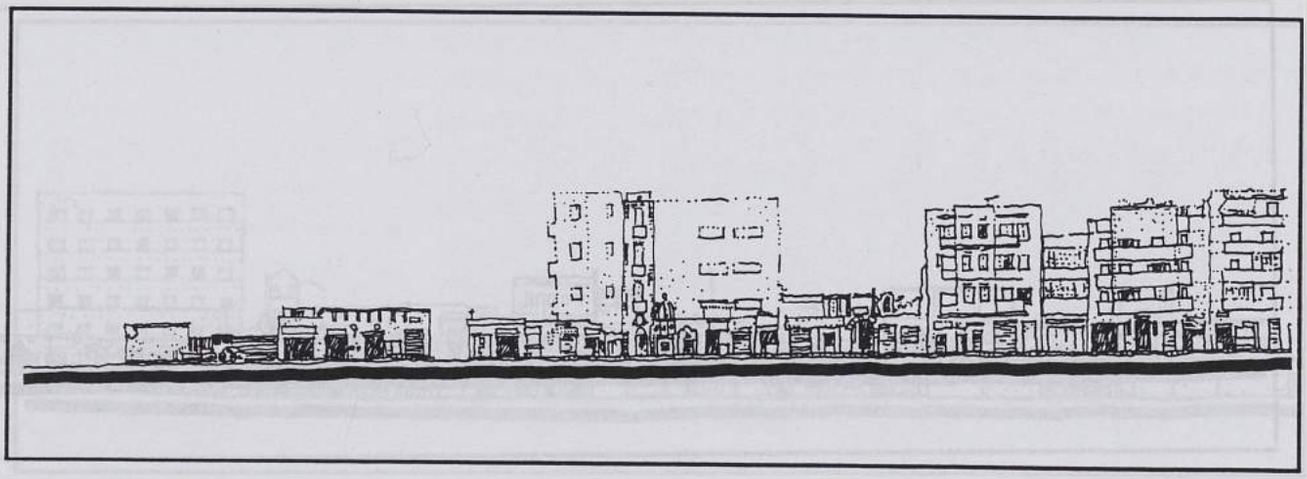
On peut se demander pourquoi une voie si importante, qui joue un rôle prépondérant à l'extérieur comme à l'intérieur de la ville, en particulier dans la structure du quartier Gamaliyya, s'arrête de cette manière inattendue juste avant la mosquée al-Husayn. Et pourquoi particulièrement à cet endroit de la ville ? Puisque son parcours double l'axe principal au Nord, à l'extérieur de la ville, peut-on supposer qu'elle le doublait également à l'intérieur de la ville : par où passait-elle ? Quelles sont les traces de son ancien parcours ?

Si nous observons le plan de la ville et le rapport entre les deux parties nord et sud de la rue al-Azhar, nous découvrons qu'à environ 300 m au Sud de l'endroit où la rue Gamaliyya s'arrête, il existe une autre rue qui pourrait correspondre à la prolongation de la rue Gamaliyya. Cette rue (la rue Batiniyya/Hidan al-Musli) suit plus ou moins un parcours analogue à celui de la rue Gamaliyya. Elle est pratiquement sur la

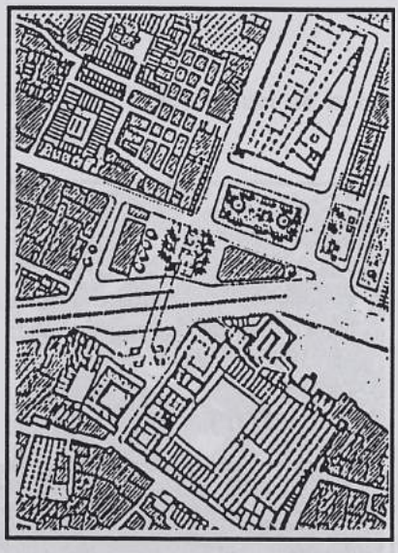
33- A. Raymond, *Grandes villes*, p. 188



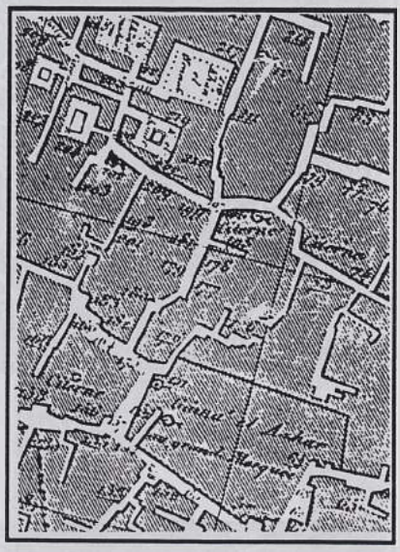




même ligne droite mais légèrement déclinée vers l'est, elle s'arrête à son tour, après un parcours de quelques 400 m. Dans cette partie où la rue est interrompue pour la deuxième fois se trouve justement la muraille sud dont les traces ont complètement disparu. Après ce moment de coupure au sud de l'enceinte (hors de la ville Fatimide) nous voyons apparaître une autre rue, la rue Suq al-Silah, qu'on peut également considérer, de par sa situation comme la prolongation naturelle de l'itinéraire interrompu : Gamaliyya - Batiniyya - Hidan al-Musli.



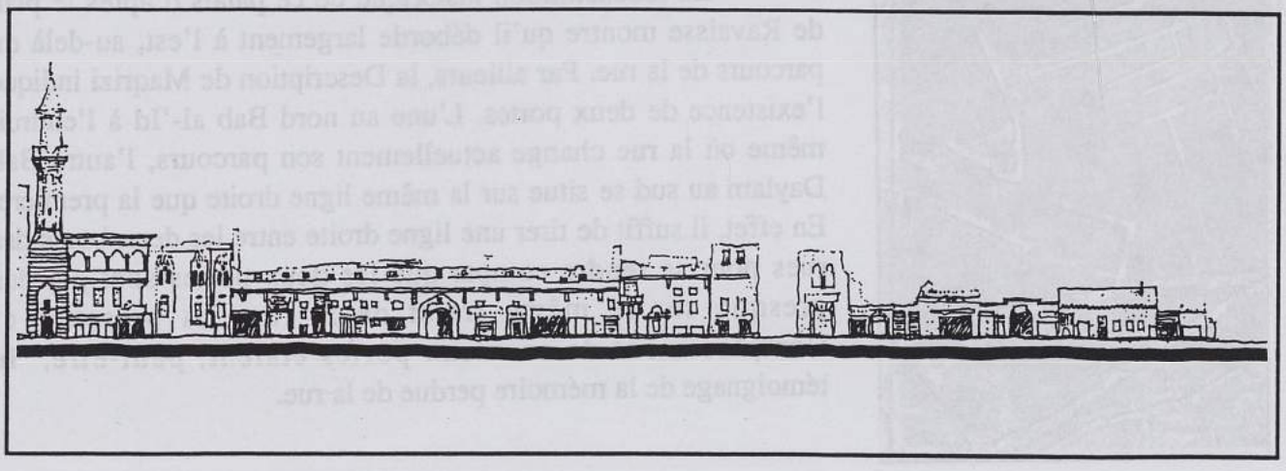
La rue Suq al-Silah aboutit à la place Salah al-Din, point à partir duquel une ramification en trois branches s'engage : la branche ouest (le rue Salibiyya) mène jusqu'à l'embouchure d'al-khalig; la deuxième sud-ouest (la rue Ibn Tulun) conduisait jusqu'au vieux Caire ; la troisième, plein Sud (la rue Saiyda 'Aicha al-Immam al-Shaf'i) longe le *Maydan* Salah al-Din et traverse les cimetières sud en suivant presque la même direction que la voie historique. Nous pensons que la branche plein sud faisait partie du trajet de la rue en question.



En comparant la situation et le rôle joué par ces trois rues (Gamaliyya, Batiniyya, Suq al-Silah) nous pouvons remarquer que:

- les trois voies présentent (en dehors de l'axe principal - la Qasaba) la seule voie nord-sud qui permette de relier le quartier à d'autres parties de la ville. Chacune dans son contexte urbain, est une voie principale qui irrigue le quartier, donnant ainsi naissance à une série de rues secondaires, transversales.

- les trois rues sont parallèles à l'axe principal, la rue Gamaliyya est à 120 m environ, à l'Est, et la rue Batiniyya est à peu près à 300 m toujours à l'est de la Qasaba. On trouve également le même parallélisme entre la rue Suq al-Silah et l'axe principal, distante de 200 m en moyenne.

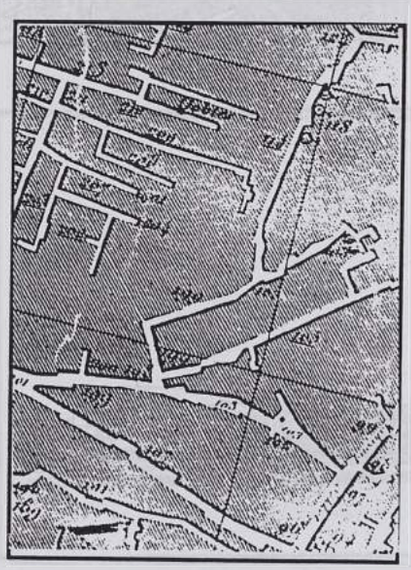


On peut également constater le rôle essentiel que joue ces trois rues, même aujourd'hui, comme lieu de commerce, d'activités artisanales et d'échanges. La spécificité de chacune tient à la nature de ses activités selon la tradition et le contexte historique et urbain de chaque quartier. Ainsi, nous constatons que ces trois rues s'alignant presque sur la même direction (nord-sud) et de vocation quasi analogue, pouvaient présenter un axe continu et pouvait donc constituer une voie principale.

On se trouve donc devant le trajet d'un axe presque aussi long et important que la route devenue l'artère principale. Cette voie est interrompue deux fois; la coupure est assez importante, le tissu dans ces deux endroits est dense et sa formation remonte à très loin. Cependant, l'organisation de ce tissu et les limites parcellaires ne permettent pas de concrétiser le tracé suivi de ces trois rues.

FIG. 301-302: Le quartier Hara al-Rum et le tracé de l'enceinte sud:
- en 1987
- en 1800.
(éch. 1/5000°).





A l'examen du plan, on remarque qu'à la hauteur de la première coupure de la rue Gamaliyya et sur les trois cents mètres qui le séparent de la rue Batiniyya, s'élève une série de grandes institutions. D'abord, des constructions religieuses telles que les mosquées al-Husayn et al-Azhar, construites lors de l'établissement de la ville. On compte également bien d'autres petites mosquées dont certaines ont disparu avec l'aménagement de la place al-Husayn et le percement de la rue al-Azhar.

D'un autre côté, nous pouvons observer que la rue Gamaliyya emprunte un parcours plutôt droit jusqu'à la hauteur de la rue Qasr al-Shuq, endroit à partir duquel la rue subit un décalage et se tortille. A ce même endroit, sur la rive ouest de la rue, existait le grand palais des Fatimides, construit également lors de la création de la ville.

La reconstitution historique de ce palais d'après le plan de Ravaisse montre qu'il déborde largement à l'est, au-delà du parcours de la rue. Par ailleurs, la Description de Maqrizi indique l'existence de deux portes. L'une au nord Bab al-'Id à l'endroit même où la rue change actuellement son parcours, l'autre Bab Daylam au sud se situe sur la même ligne droite que la première. En effet, il suffit de tirer une ligne droite entre les deux bouts des rues pour se rendre compte que les deux portes sont placées presque sur le même trajet de la rue. La présence et l'emplacement de ces deux portes étaient, peut-être, le témoignage de la mémoire perdue de la rue.

La dissimulation d'une partie de la rue à l'intérieur du palais a dû (comme dans les maisons médiévales dont parle Maqrizi) compromettre le rôle de cette voie à cet endroit. La construction de la mosquée al-Azhar au sud du palais (légèrement sud-est) ne fait que confirmer cette coupure. La destruction, du palais après la chute des Fatimides et la reconstruction, en particulier, de l'actuel quartier Khan al-Khalili a effacé, par la suite, la trace de cette voie.

En ce qui concerne la deuxième interruption, entre la rue Batiniyya et la rue Suq al-Silah on sait a priori que, en l'absence de portes, le passage de l'enceinte interrompt déjà la continuité de toutes les voies. Mais cet endroit de la ville a particulièrement subi une importante transformation urbaine dû à la disparition de la muraille. La forte densification du tissu rend ainsi difficile la lecture des tracés ultérieurs et le repérage de toute trace de continuité d'une voie interrompue déjà quelques siècles auparavant.

Si nous remontons l'histoire avant l'établissement de la ville, nous trouvons sur le trajet de cette voie : la localité de Qasr al-Shuq ; et au sud (à l'est de *Hara* al-Rum) une église ancienne qui était probablement entourée de jardins, d'un champ ou simplement d'un cloître. La présence de ces deux éléments pourrait donner une certaine logique à l'existence de cette voie, surtout si on la reconsidère redoublant l'axe principal. Cette voie permettait alors de relier le vieux Caire (Babylone) à la localité de Qasr al-Shuq, loin des mouvements intenses des commerces et des caravanes qui empruntaient la route principale.

FIG.303: Tracé actuel de la rue Gamaliyya.

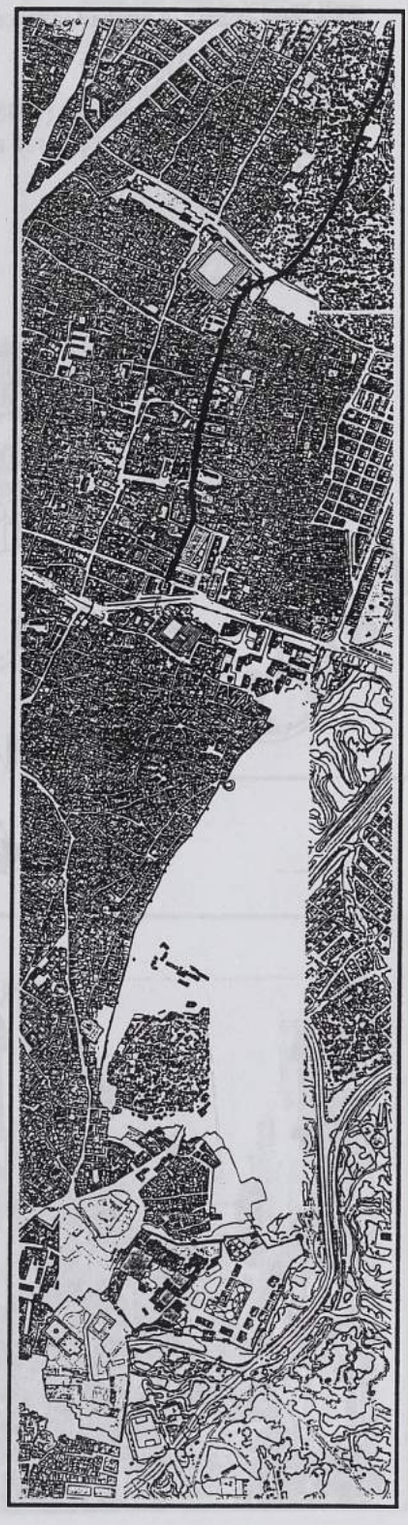
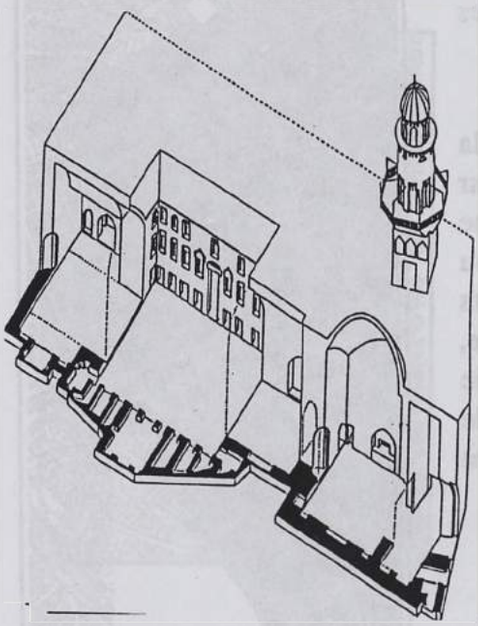


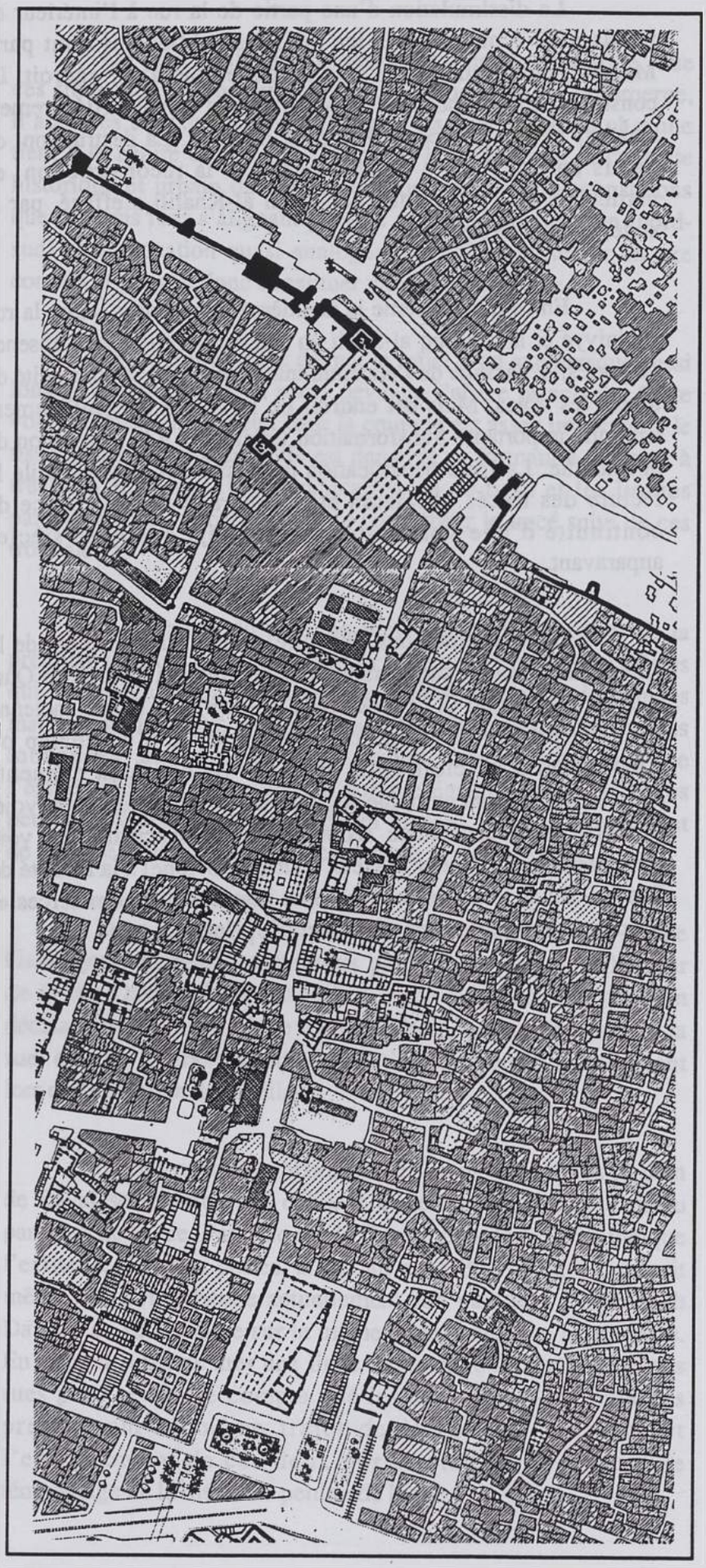
FIG. 304: Le quartier Gamaliyya 1987, (éch. 1/5000°).

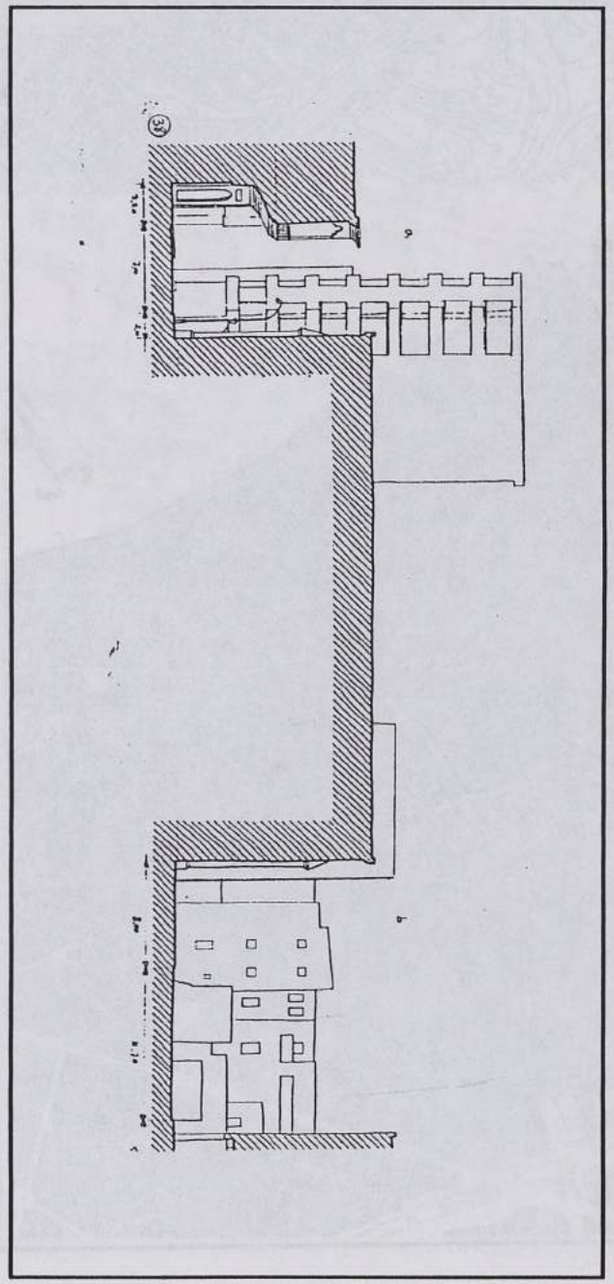
FIG. 305: La rue Gamaliyya au début du siècle.

FIG. 306 à 310: Khanqa Gashanqir (1306)
- madrasa Mithqal (1368)
-madrasa Tatar al-Higaziyya (1348).
- coupe sur la mosquée et la rue al-Husayn.
(documents Atelier le Caire.)

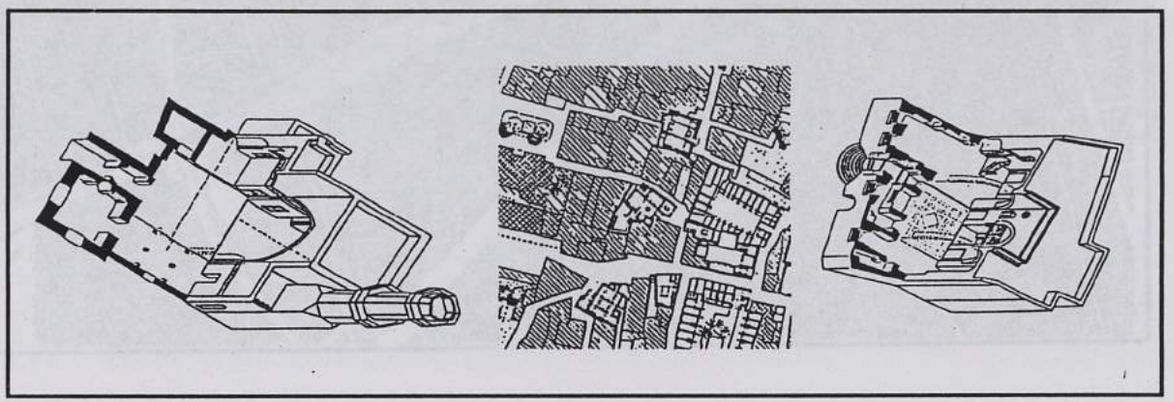


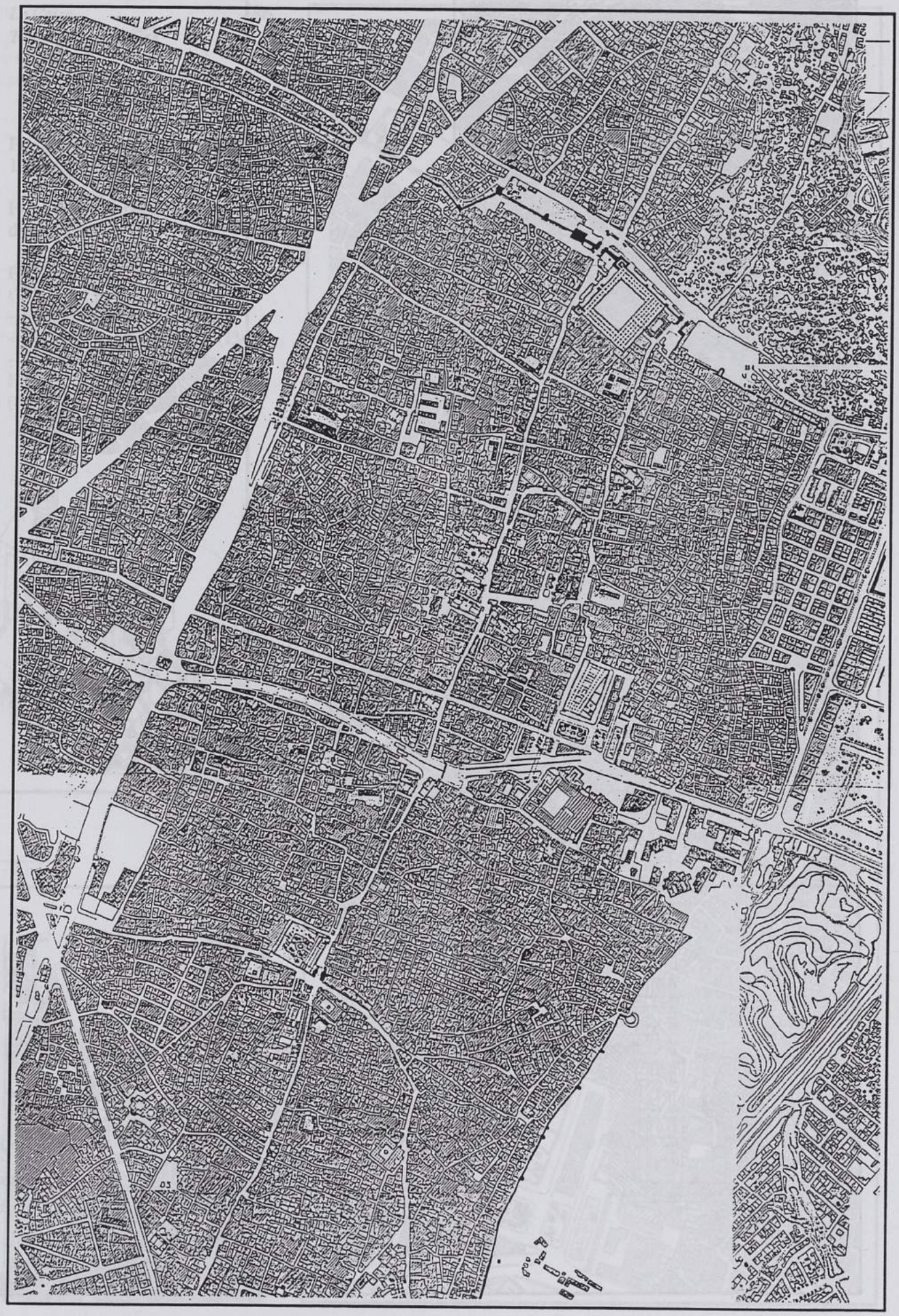


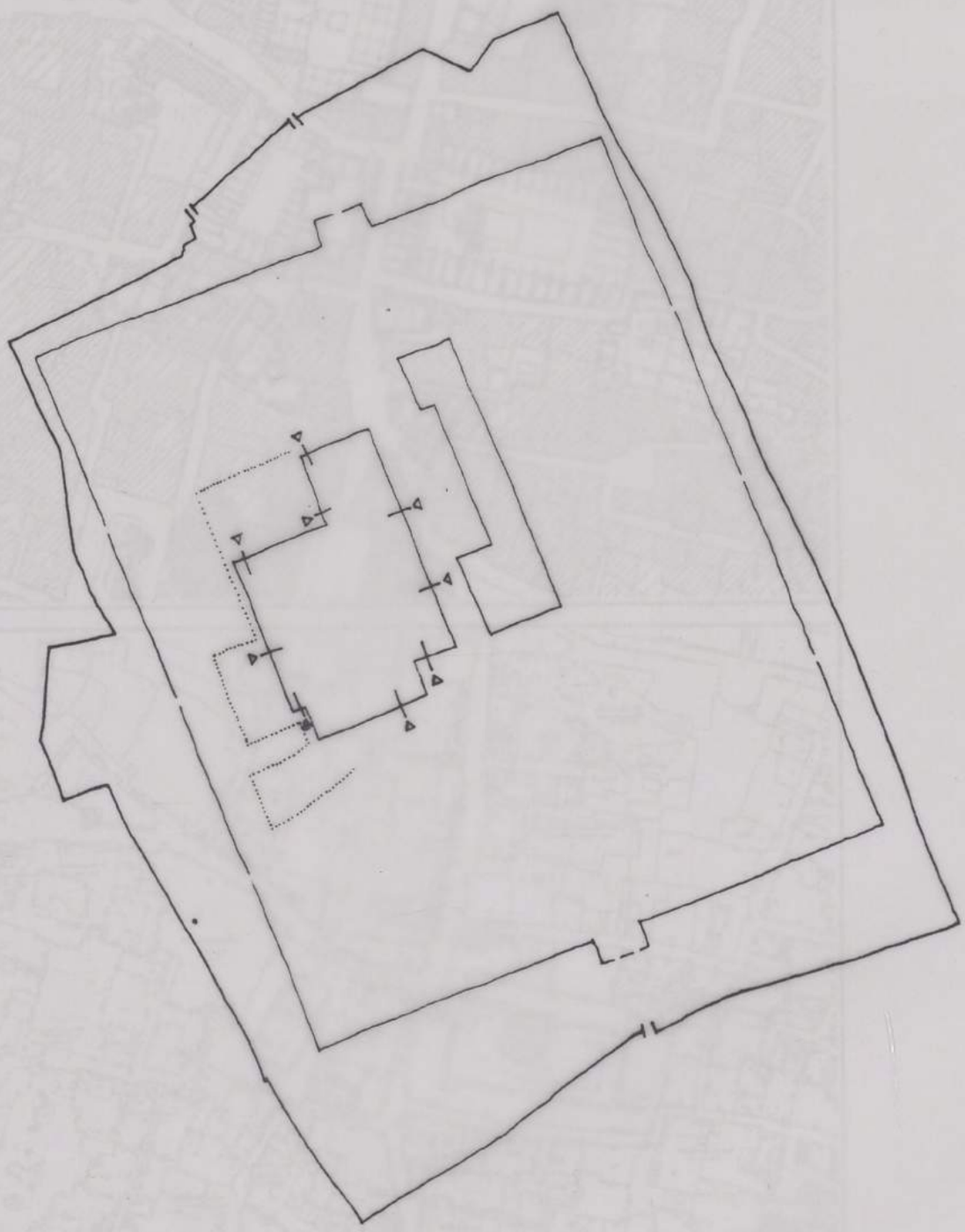




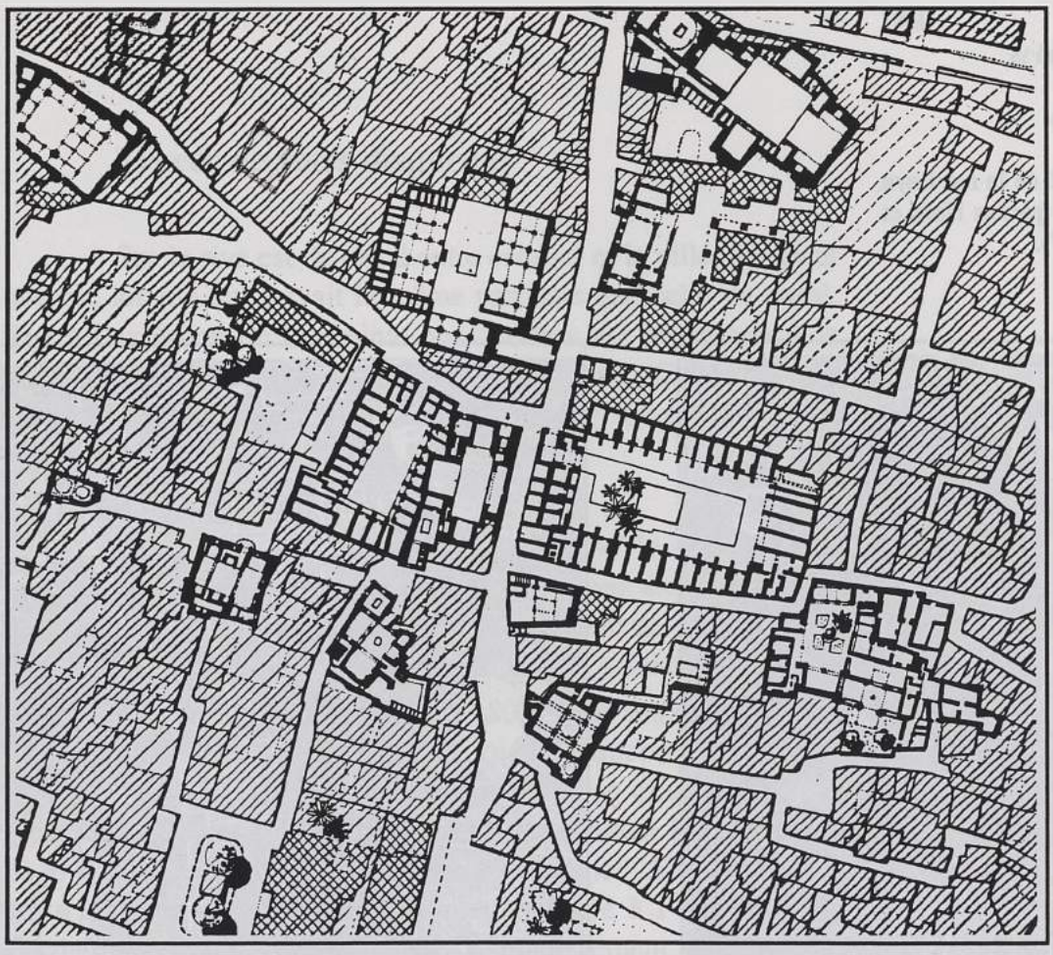












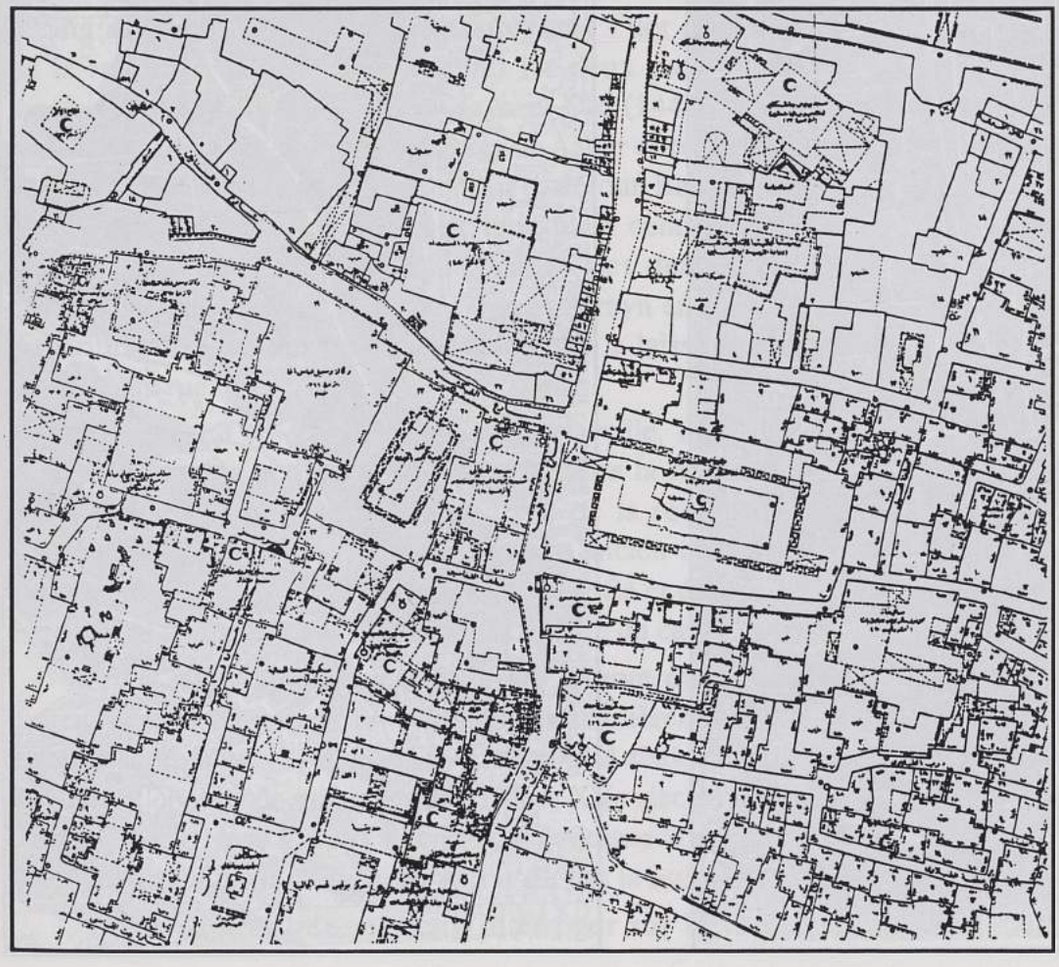
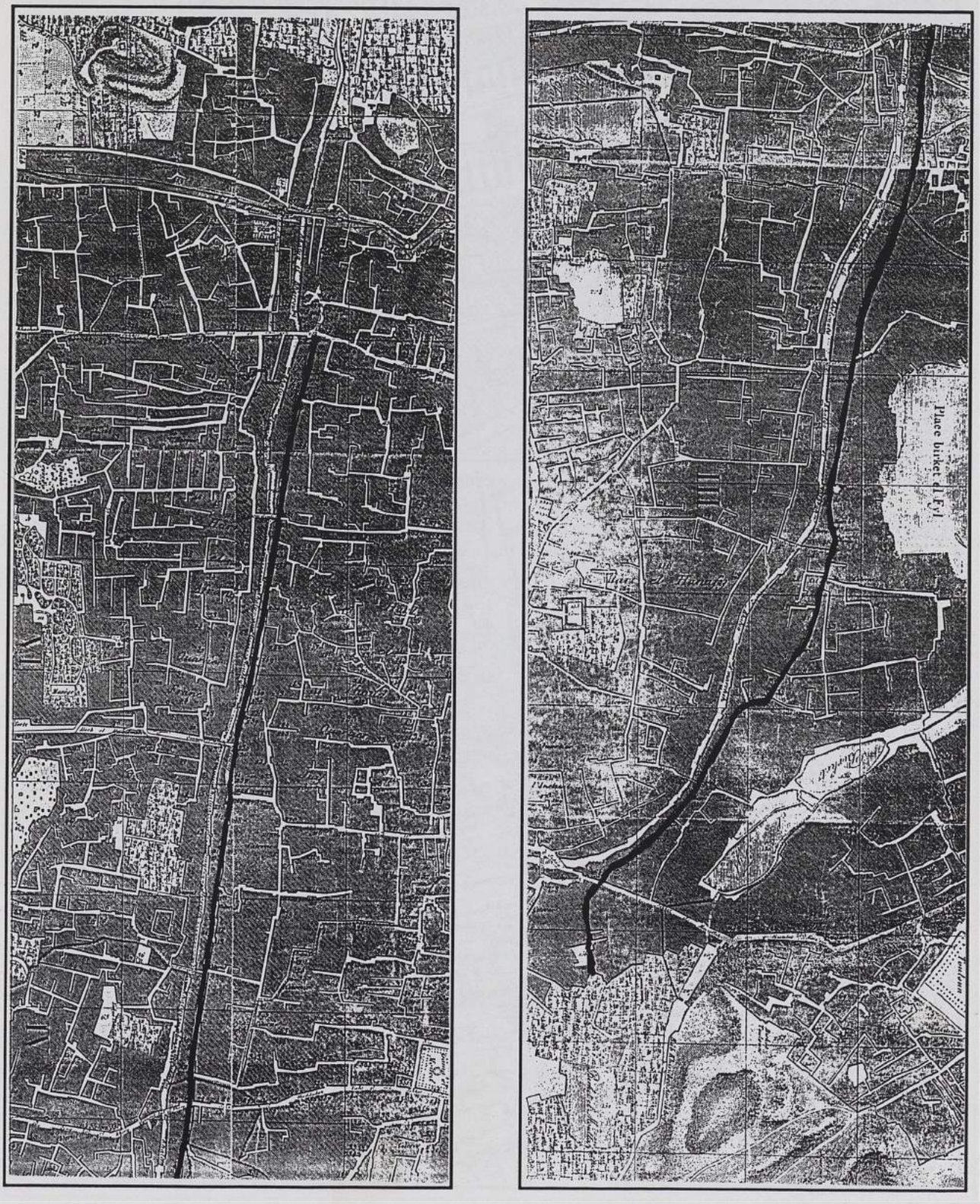


FIG. 314-315: Tracé de la rue Bayn al-Surayn en 1800. (parties Nord et Sud), (éch. 1/10000°).



Tracés de voies disparues

Sur la rive est du canal entre celui-ci et la ville, il y avait une rue longue qui suivait le même parcours que celui du canal. Rue à l'extérieur de l'enceinte ouest, elle a été incorporée à la ville lors de l'édification de sa deuxième enceinte. C'est ainsi que la rue a acquis son nom "Bayn al-Surayn" (rue entre deux murailles)[34].

Cette rue qui bordait toute la ville ancienne a pratiquement disparu. Seules quelques sections existent encore aujourd'hui. La suppression d'une grande partie de cette voie est un événement récent et ne date que des années soixante.

La carte de la Description (1800) nous montre encore la rue existant dans sa totalité. Plus récente encore la carte de Creswel (1948) l'indique avec une petite coupure due à l'aménagement de la place Ahmed Maher (ancien Bab al-Khalq ou al-Kharq) au croisement de la rue Muhammed 'Ali. Le tracé de cette ancienne voie est à présent dissimulé à l'intérieur de l'actuelle rue Port Saïd. En effet, l'agrandissement de la rue al-Khalig consistait essentiellement à supprimer l'îlot qui la sépare de la rue Bayn al-Surayn et à réunir les deux rues. Les deux mosquées (celle de Qadi Yahiya Zayn al-Din (1444), située au croisement de la rue Port Saïd et al rue al-Azhar et celle de Yusuf Agha al-Hein (1625) située au sud du carrefour Bab al-Khalq), qui se trouvent actuellement sur le terre-plein central de la rue Port-Saïd occupaient, avant l'unification des deux rues, des parcelles traversantes entre la rue Bayn al-Surayn et le canal. La disparition de l'ensemble des parcellaires les a laissé isolées au milieu de la rue.

De cette voie qui traversait toute la ville, il ne subsiste aujourd'hui qu'un petit tronçon, au nord, entre la rue Bayan al-Sayarig et la rue al-Khoronfish. Au sud où la rue s'éloignait suffisamment du canal, elle a conservé son ancien tracé, soit tel quel dans la rue Darb al-Gammamiz, soit rectifié et élargi dans la rue al-Sadd al-Barani qui mène à l'embouchure du canal.

La disparition d'un tronçon de la voie ou de la voie entière devient un aspect plus courant particulièrement dans la partie ouest de la ville, entre al-Khalig et Azbakiyya, où les différentes opérations urbaines des XIXe et XXe siècles ont laissé leurs marques. Nous l'avons vu en ce qui concerne la rue Bayn al-Surayan, mais l'exemple de cette voie n'est pas le seul.

On pourrait, de même, s'interroger sur l'éventuelle

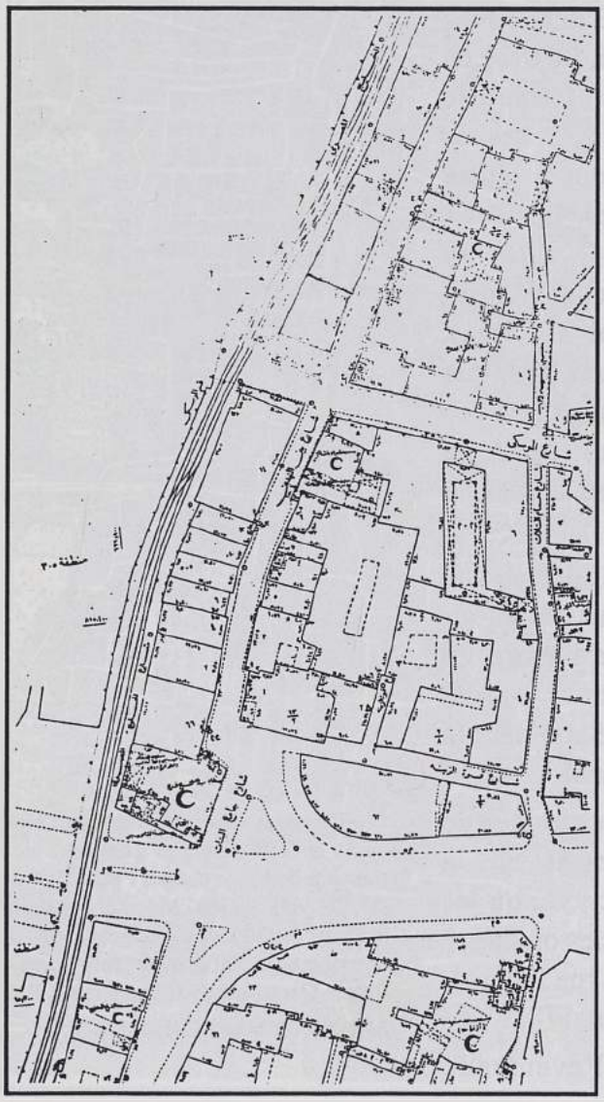
34- Les deux enceintes existaient bien après le XIIe siècle et gardaient leur fonction de limite malgré l'extension de la ville vers l'ouest. Maqrizi signale la présence (au XIVe siècle) de la deuxième muraille avec trois ponts : Bab al-Qantara, Bab al-Sha'riyya et Bab Sa'ada, voir Maqrizi, *ibid.*, t. II, p. 147.

existence d'autres rues qui devaient être à un moment donné, des voies continues. L'intervention de différents facteurs telle que l'accumulation historique et les transformations de la ville fait que ces voies ont été entrecoupées ou interrompues. C'est notamment le cas de cet axe existant à l'ouest du Khalig, qui passait à la hauteur de Bab al-Bahr et aboutissait à l'embouchure du canal. On peut suivre ces traces dans la rue Fawatiyya qui démarre de Bab al-Bahr, dont la rue al-Ruwi'i est le prolongement à l'est d'Azbakiyya. Cette dernière est interrompue par l'aménagement de la place al-'Ataba. Elle continue après, avec la rue al-Dabtiyya à l'intérieur des îlots rectilignes de l'actuel centre ville (la partie sud entre la place Mustafa Kamel et 'Abdin).

Cette voie est interrompue une seconde fois par l'emplacement du palais 'Abdin[35], et on la retrouve au sud de ce palais avec la rue Sawiyyqa al-Saba'iyyin et la rue Nasiriyya[36]. Elle traverse la rue Port-Saïd (le Khalig) à la hauteur de l'actuelle place Saiyda Zeinab, puis elle aboutit à par la rue al-Sadd al-Barani qui se prolonge jusqu'à la place Fum al-Khalig (point de l'embouchure de l'ancien canal).

35- Ali Mubarak parle d'une rue (al-Darb al-Gudid) qui a complètement disparu lors de la construction du palais 'Abdin et qui était située à l'emplacement de l'actuel Salamlik, et la cour sud (*Qibla*), en effet si l'on suit le parcours éventuel de cette rue al-Darb al-Gudid, il correspondrait à la continuité de la rue (voir Mubarak, t. III, p. 213).

36- La rue Sawiyyqa al-Sabb'iyyin était à l'est de l'étang al-Seba'iyyin et la rue Nasiriyya longeait l'étang de Nasiriyya à l'est avant le comblement de ces deux étangs (voir Mubarak, t. III, pp. 331 et 348).



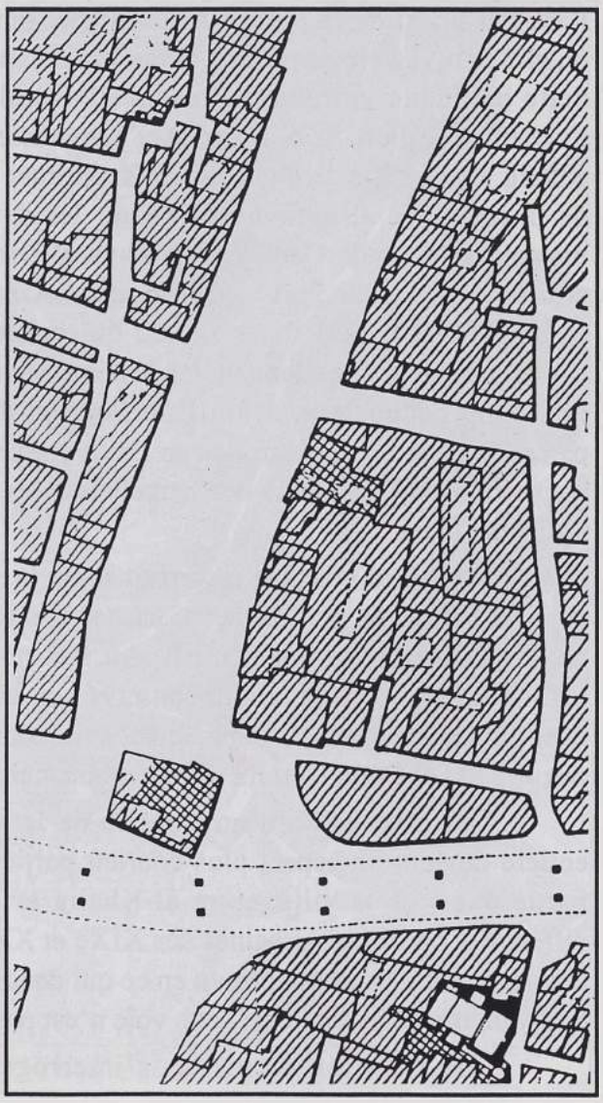
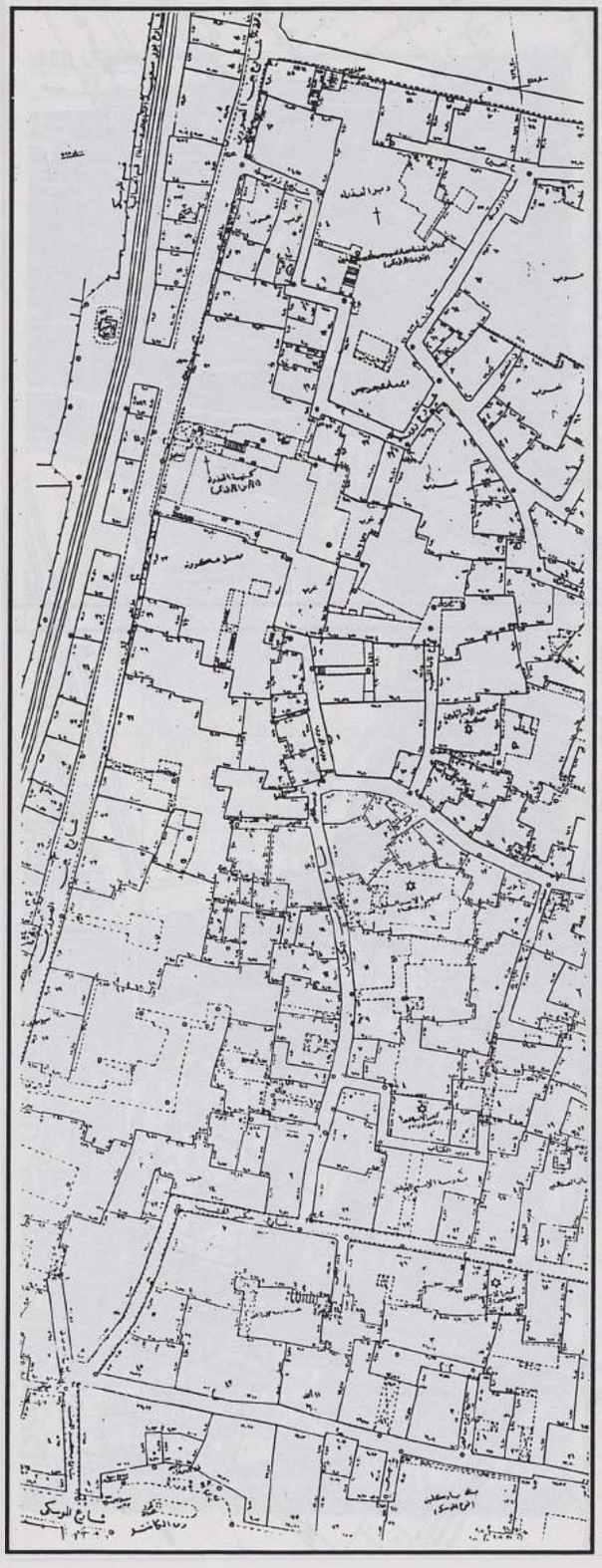
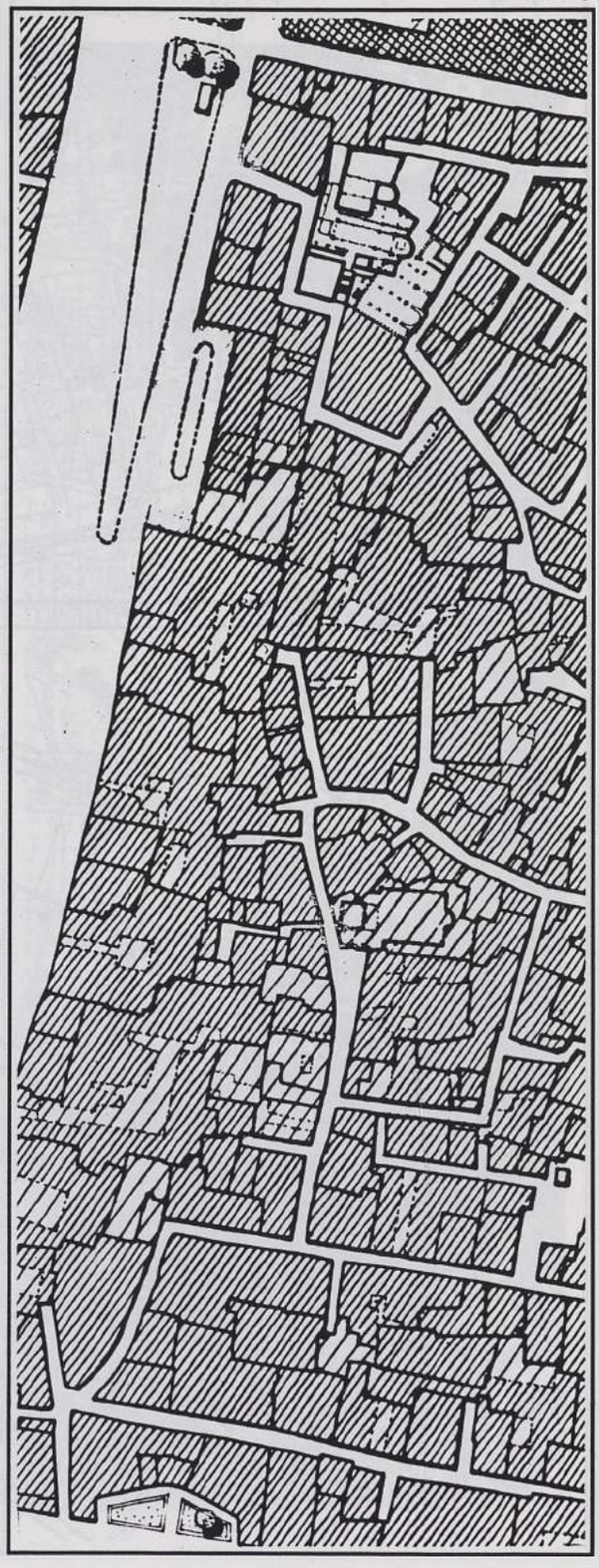
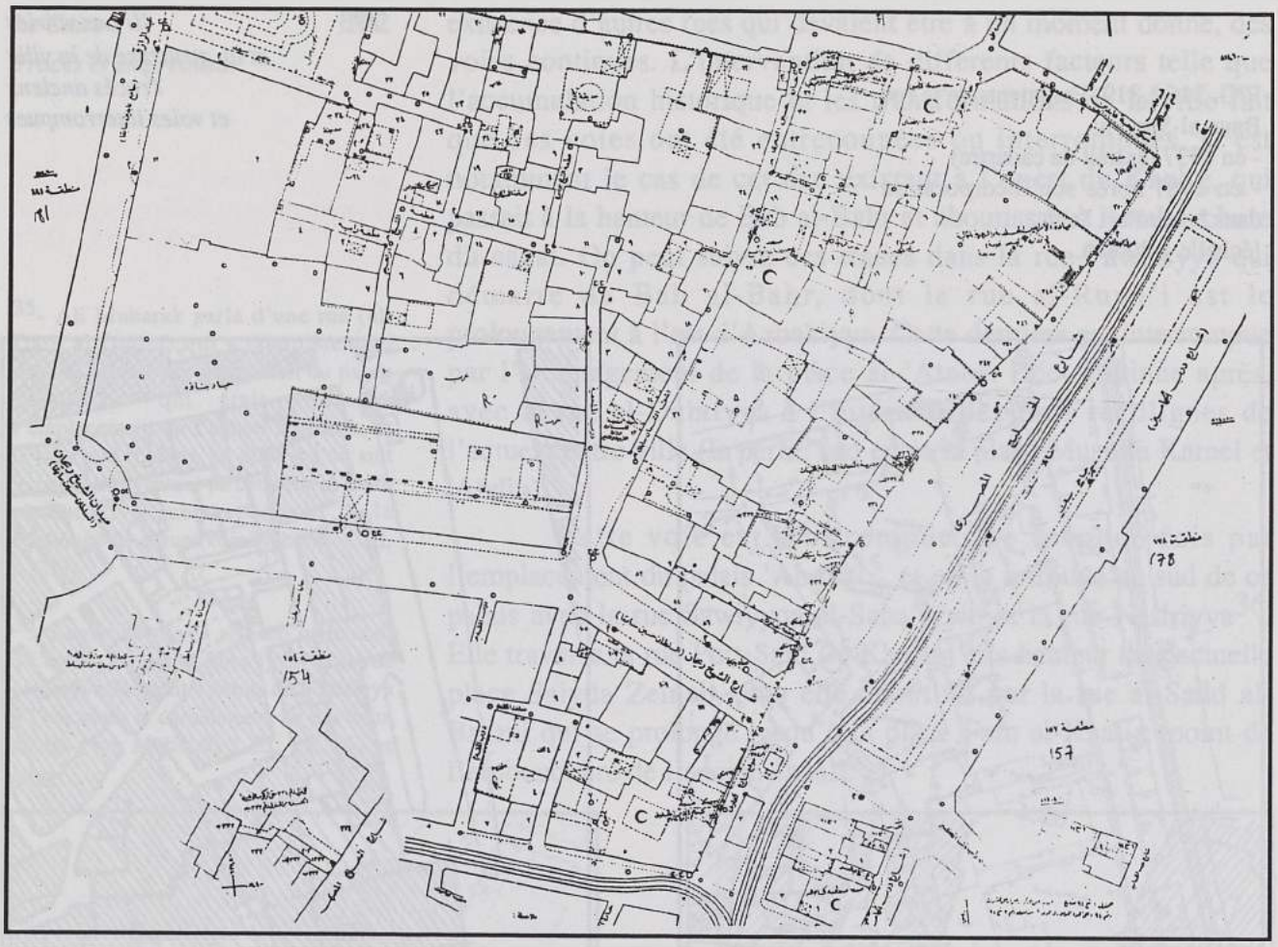


FIG. 316 à 319: Fragments de la rue Bayn al-Surayn:
- en 1937 (extrait du cadastre)
- en 1987 après son incorporation dans la rue Port Saïd.
(échelle 1/2000°).







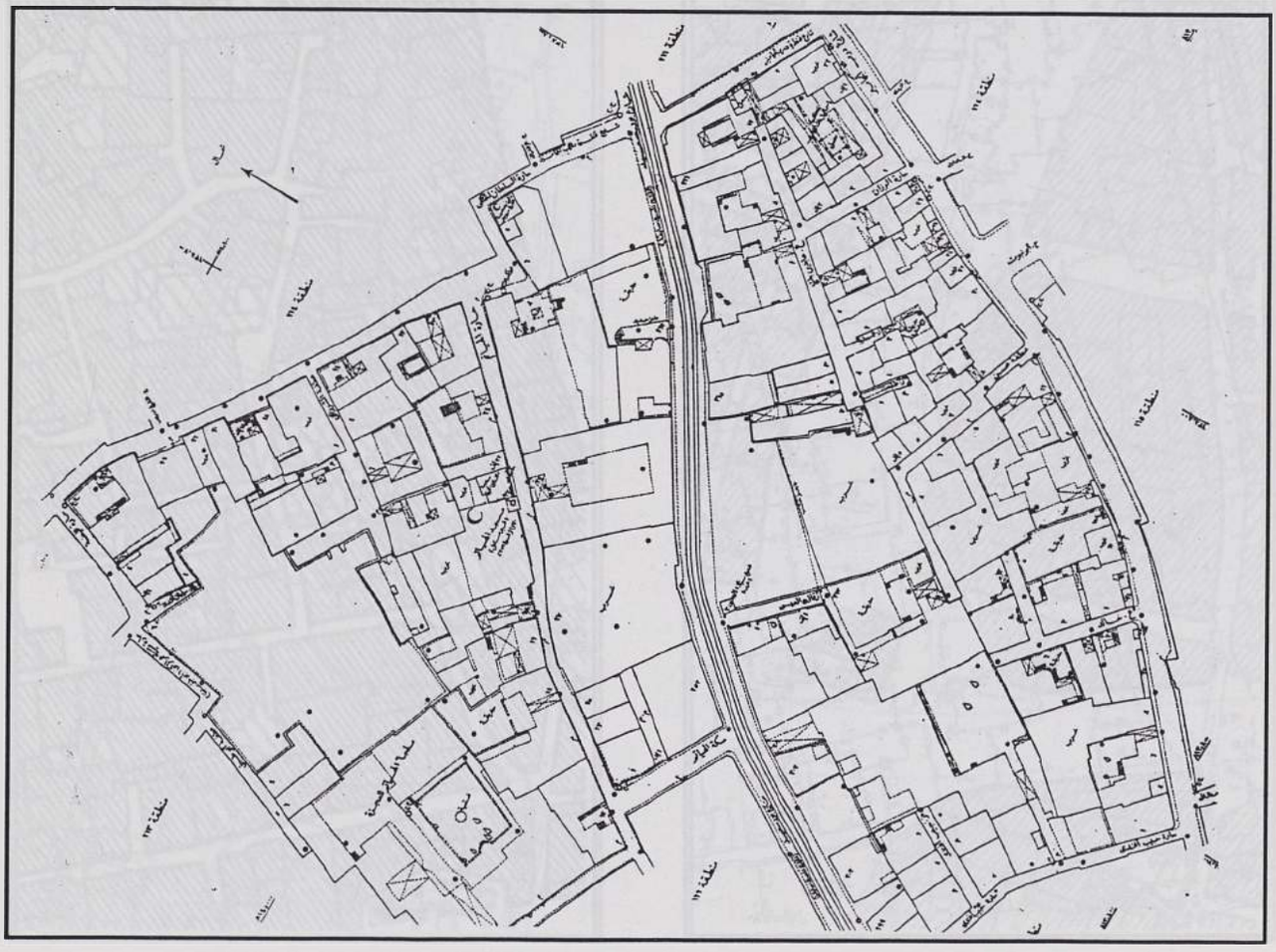
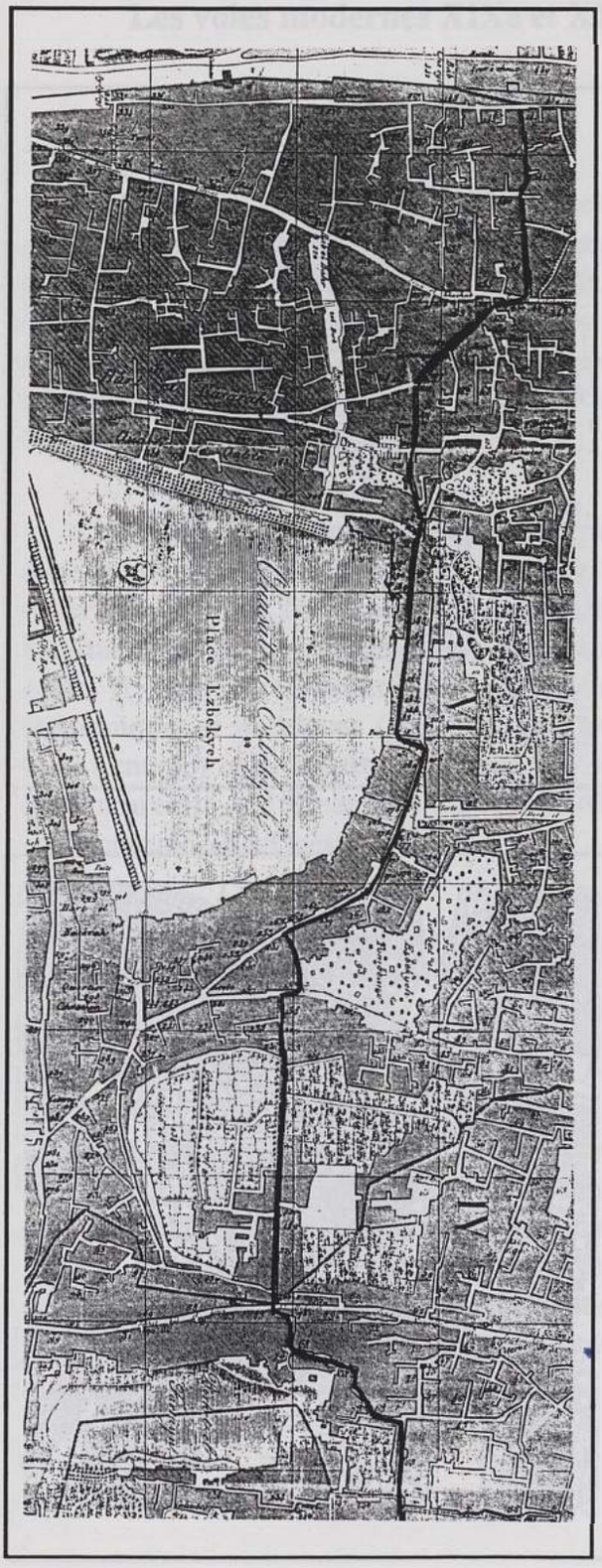
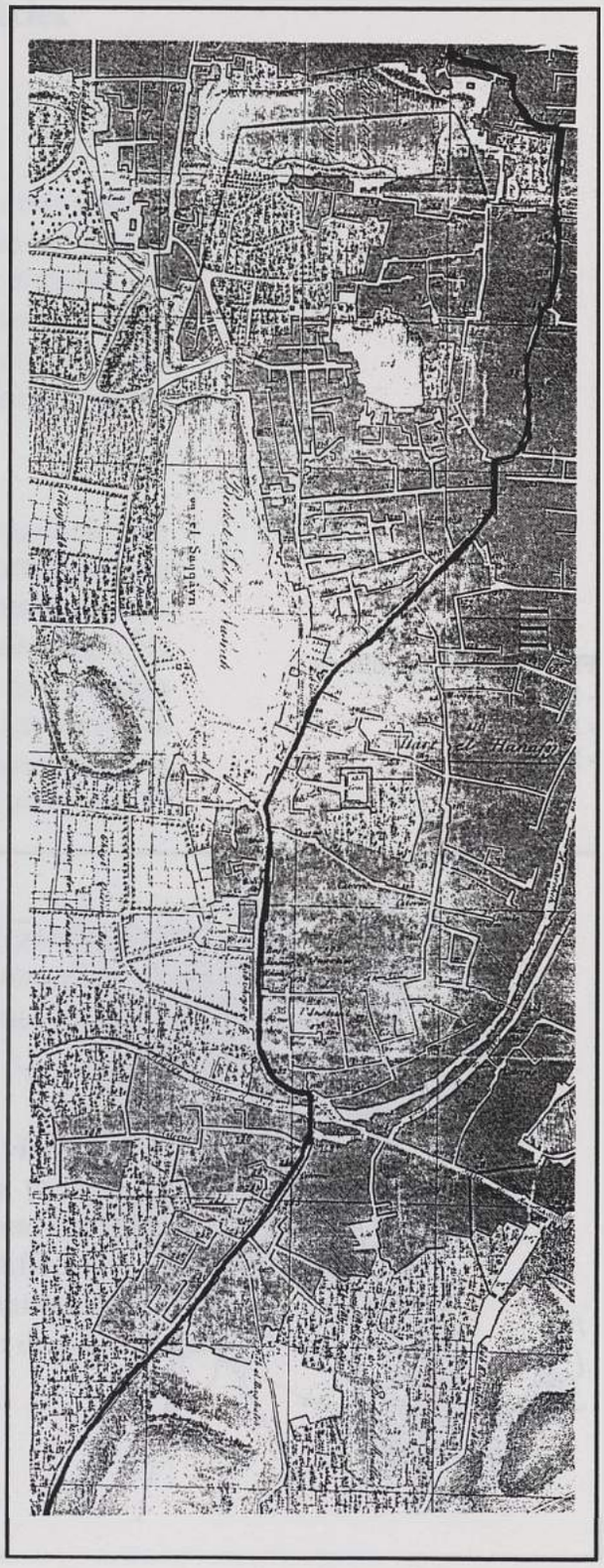


FIG.320-321: La rue Darb al-Gammamiz(partie sud de Bayn al-Surayn), (extraits du cadastre1937: éch. 1/2000°).

FIG. 322-323: La rue al-Ruwi'i et Suiqa al-Saba'iyyin en 1800 (éch.1/10000).





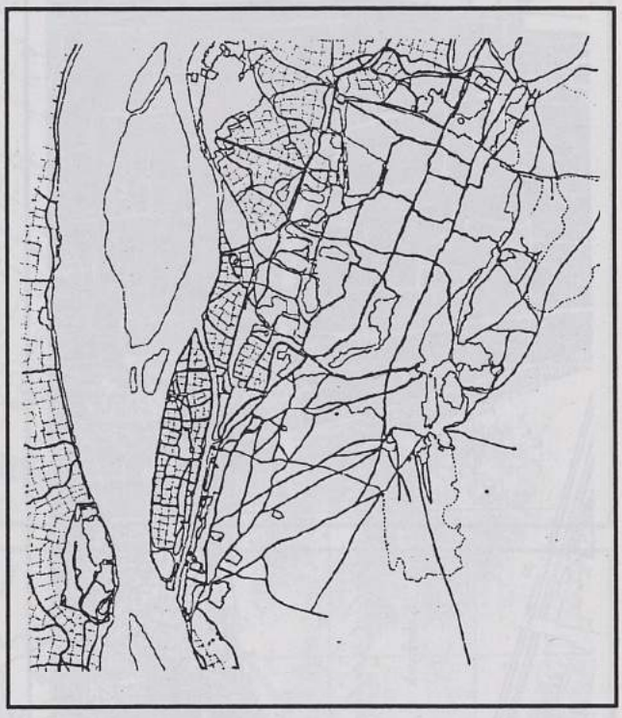
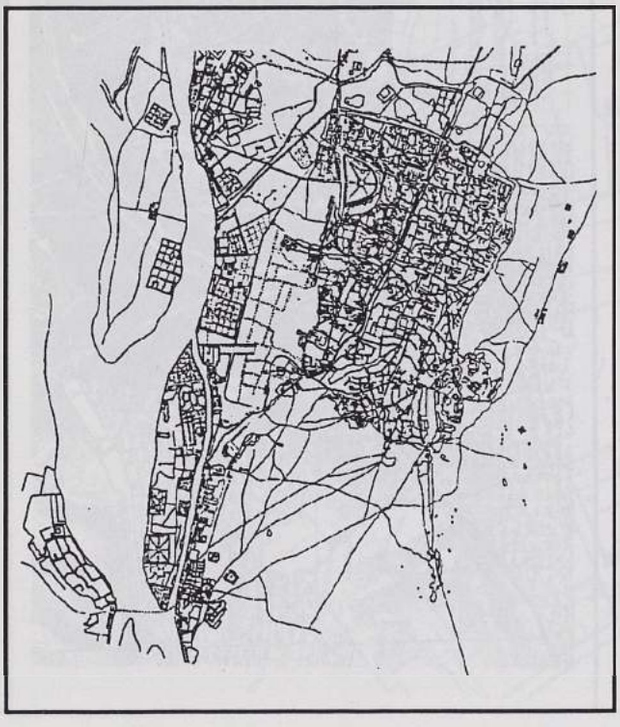
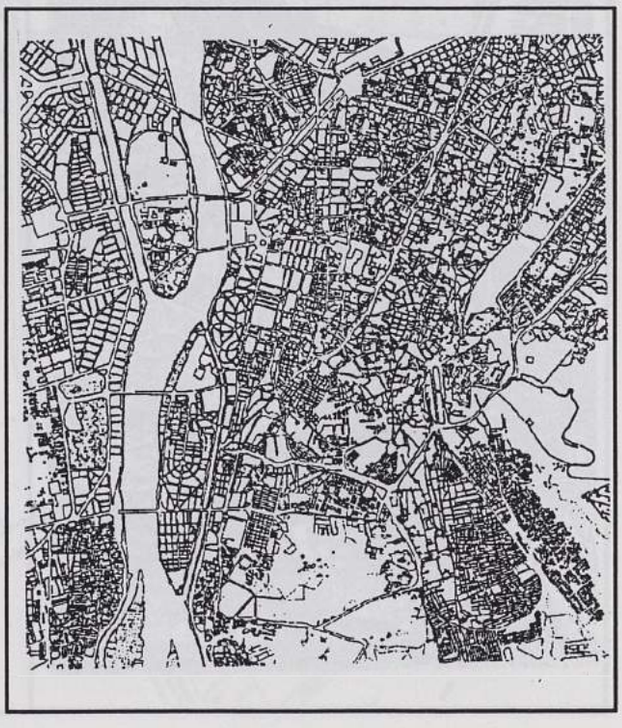


FIG. 324 à 326: La ville en:
- 1810
- 1850
- 1987.





Les voies modernes XIXe et XXe siècles

Percements et élargissements

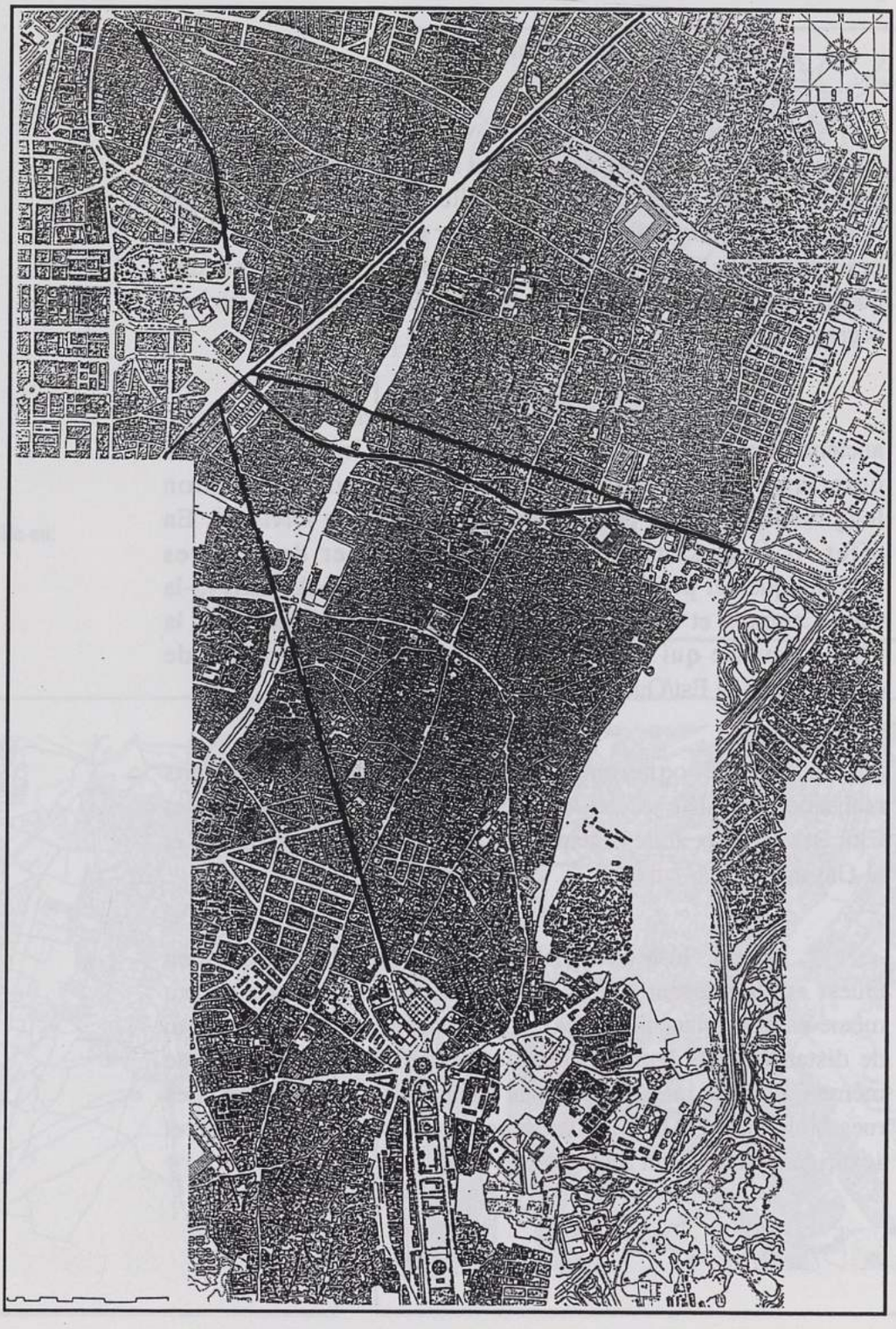
Évoquer la structure de la ville ancienne nous conduit automatiquement à parler des voies et axes importants qui sont de création récente. Ces voies ont un rôle totalement différent par rapport à celui décrit plus haut, mais leur présence dans la ville ne peut être négligée. Le percement de ces rues a eu des conséquences très importantes sur la ville ancienne et sur son organisation.

La plupart de ces percements traversent l'agglomération ancienne soit d'Est en Ouest soit en diagonale. Cependant, on peut noter que malgré le manque de voies de communication longitudinale, aucun percement n'a été vraiment envisagé. En effet, il s'agissait essentiellement de relier des centres économiques et politiques (al-Azhar- la citadelle-Azbakiyya-la Gare Centrale) et de mettre en relation la ville ancienne avec la ville nouvelle qui émerge à l'Ouest, d'où l'importance de communication Est/Ouest.

Nous évoquerons essentiellement deux percements réalisation du XIXe siècle: les rues al-Muski, Mohammed Ali et Clot Bek; et deux autres datant du XXe siècle, les rues al-Azhar et al-Gaysh.

Les rues al-Muski et al-Azhar traversent la ville d'Est en Ouest et aboutissent toutes les deux à Azbakiyya presque au même endroit (place al-'Ataba). Elles sont situées à environ 70 m de distance, mais leurs histoires est entièrement différentes de même que leurs influences sur le tissu et son organisation. Les rues Mohammed 'Ali et al-Gaysh coupent la ville en diagonale et se dirigent Nord/Est et Sud/ Ouest.

FIG. 327: Les percements



La rue al-Muski / al Sikka al-Gudida

La rue al-Muski démarre de la place al-'Ataba et débouche à la rue al-Mansuriyya (rue qui longe la ville à l'est). Elle est longue de 1.700 m et large de 9 m.

La rue a été percée au XIXe siècle en plusieurs étapes : la première étape, réalisée au moment de l'Expédition française, commençait à Azbakiyya et s'arrêtait à la hauteur d'al-Khalig (la rue al-Muski). La deuxième étape (1845), qui va d'al-Khalig jusqu'à la place Suq al-Kanto, a été décidée par Muhammed Ali qui fixa lui même la largeur de la rue. Une troisième étape allant de la placeSuq al-Kanto jusqu'à la Qasaba (rue al-Mu'izz) a été exécutée durant le règne du Khedive 'Abbas, et le dernier tronçon jusqu'à la limite Est de la ville a été terminé sous le khedive Isma'il[37]. La rue portait alors le nom d'al-Sikka al-Gudida "la rue neuve" d'al-Khalig jusqu'à sa fin (aujourd'hui Gawhar al-Qaïed).

Actuellement, cette rue présente un des axes commerciaux les plus importants, elle relie le centre ancien (khan al-Khalili - al Husayn) au centre moderne ('Ataba-Azbakiyya) et au centre ville. Tout le long de la rue, les activités commerciales se succèdent, en occupant même la chaussée fermée à la circulation. La rue est devenue piétonne.

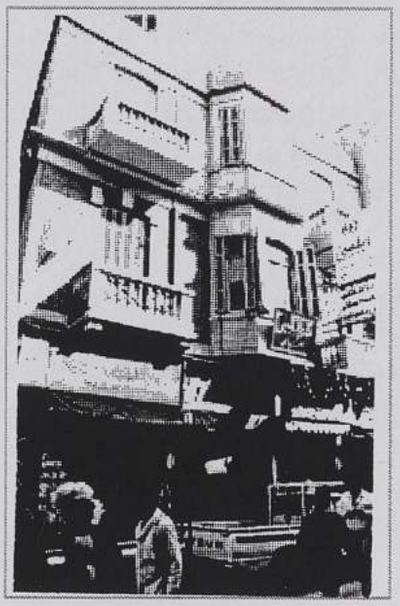
Dès l'origine la rue formait un nouveau bazar et devait être bordée de maisons uniformes. Peu de bâtiments d'origine existent encore aujourd'hui, mais la rue a gardé sa vocation commerciale.

Le projet initial de la rue devait être comme celui de la rue Muhammed Ali: une rue large de 12 m avec des arcades commerciales et deux trottoirs de 3 m chacun. Mais cette largeur a soulevé des polémiques, que Linant de Bellefonds résument ainsi "*La seule rue qui fut élargie, redressée, fut celle dite du Mouski, et ce fut une affaire dont la décision demanda fort longtemps; on proposait de faire la rue de 12 mètres, puis d'établir de chaque côté une galerie de 3 mètres sur laquelle chaque maison aurait au premier étage, un jolie terrasse ornée de fleurs. On ne voulut pas de galerie, pas même de trottoirs, et l'on ne donna que 10 mètres de largeur d'une maison à l'autre; on trouvait même que c'était énorme*"[38]

37- Entre la première et la deuxième tronçons, il y avait sur al-Khalig à hauteur de la rue al-Muski, un pont qui était, selon Mubarak " sous la règne du Khedive Tawfiq, muni des trottoirs et macadamisé.

38- Linant de Bellefonds, *Mémoires sur les principaux travaux*, p. 604.





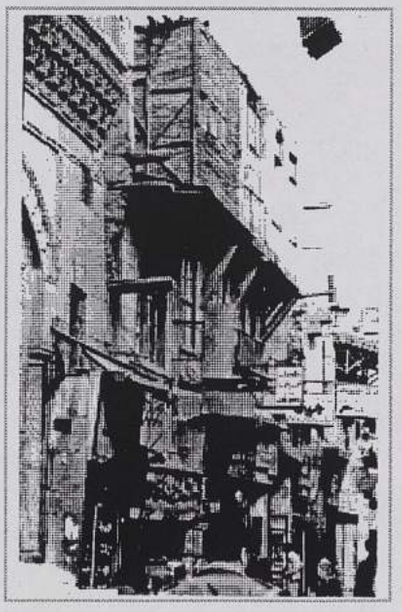
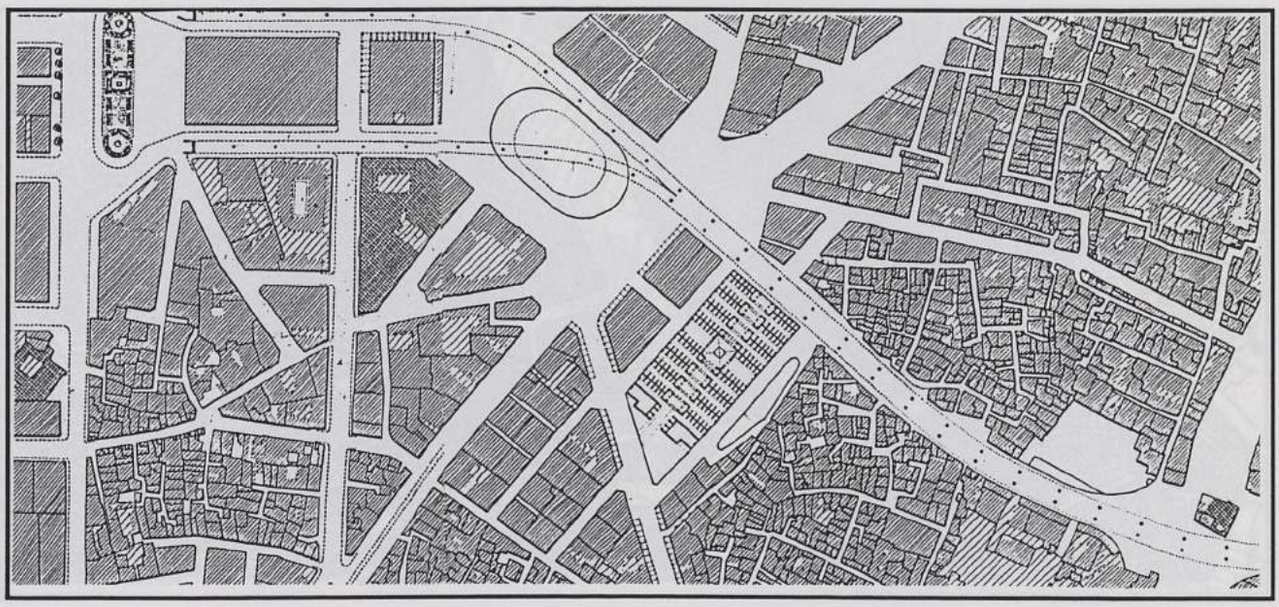
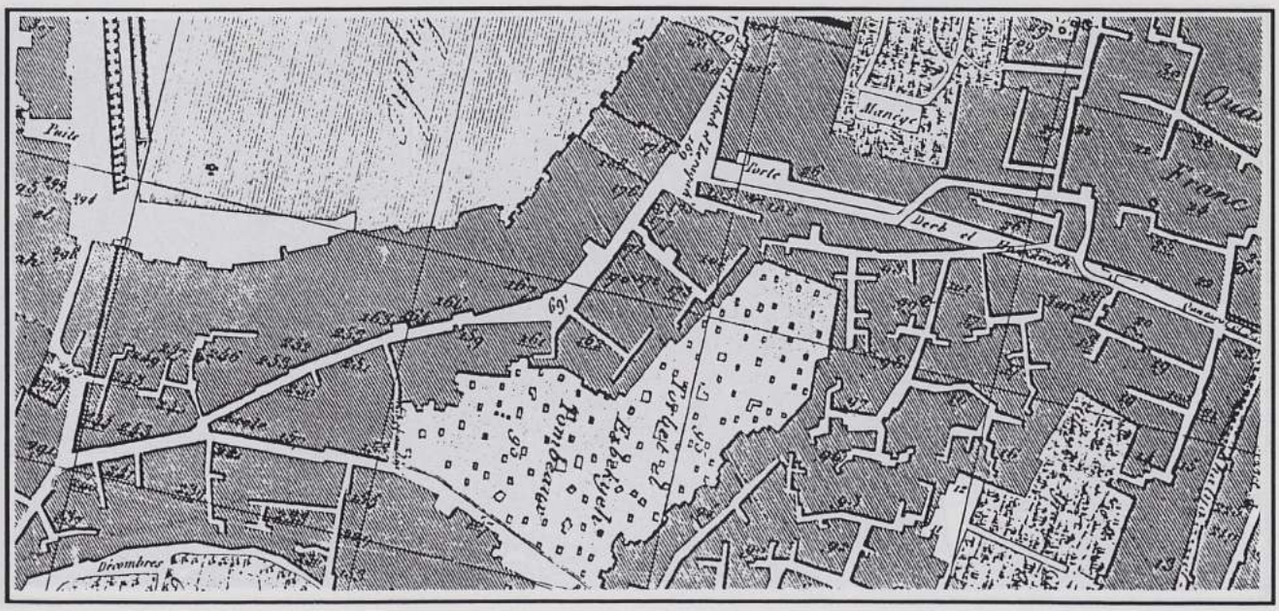


FIG. 328 à 330 et 333-334, 337-338 (pages suivantes):
La rue al-Muski aujourd'hui (photo 1990).

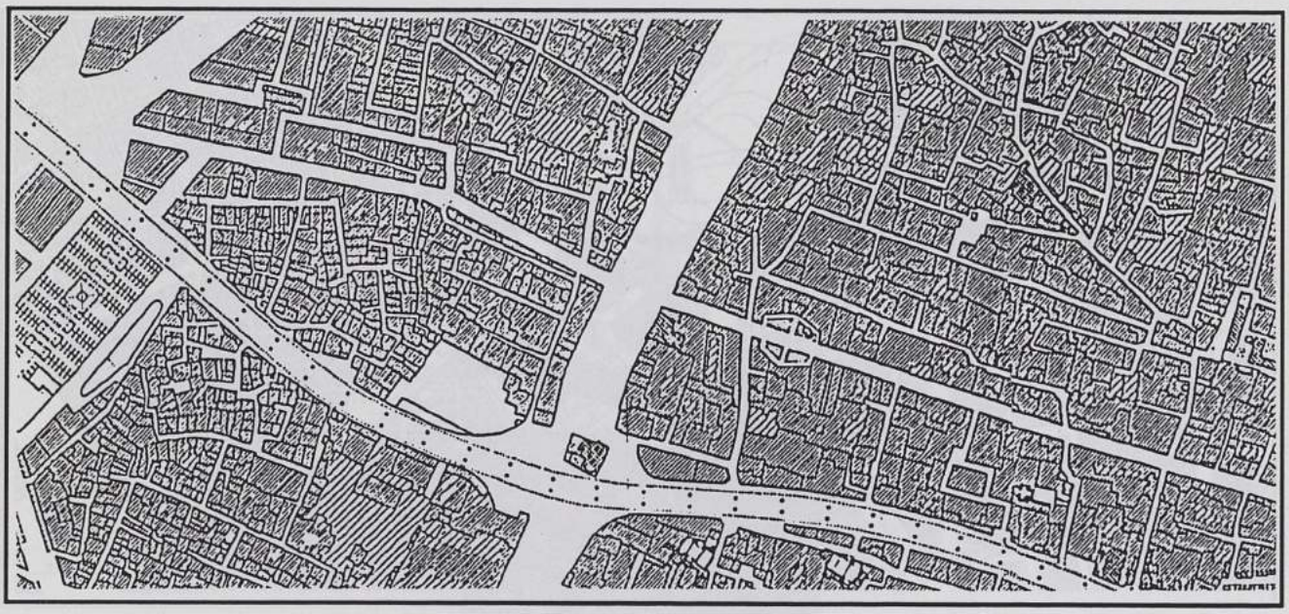
FIG. 331-332 et 335-336, 339-340 (pages suivantes): La rue al-Muski:
- en 1987
- en 1800.
(éch. 1/5000°).

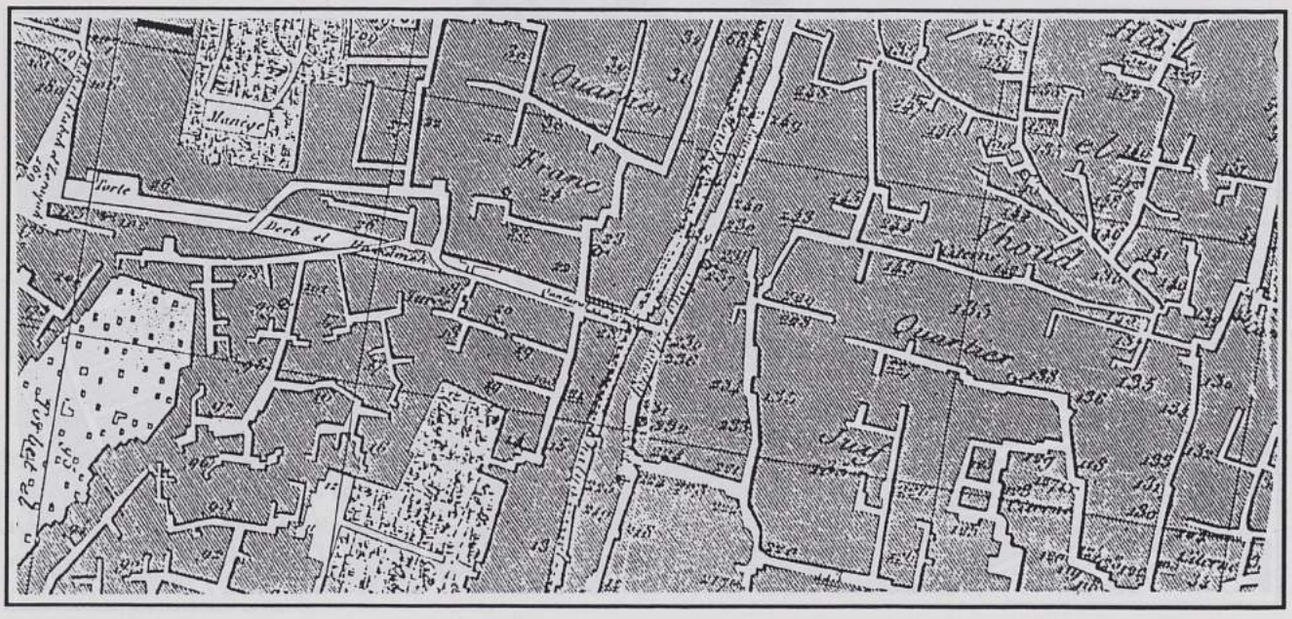






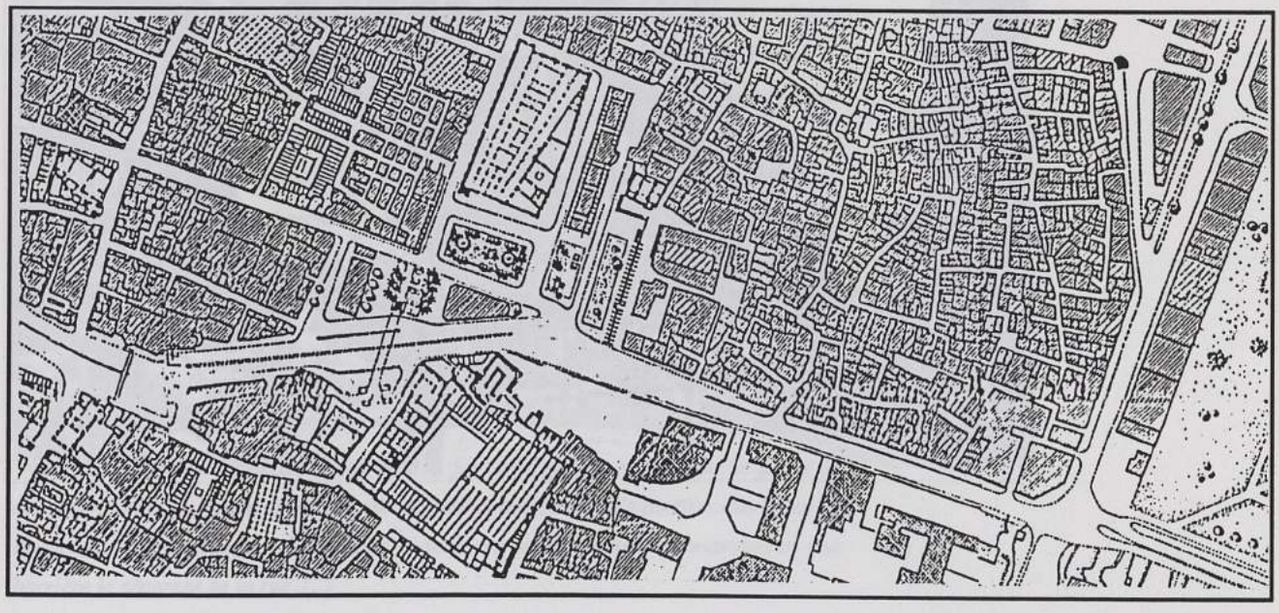


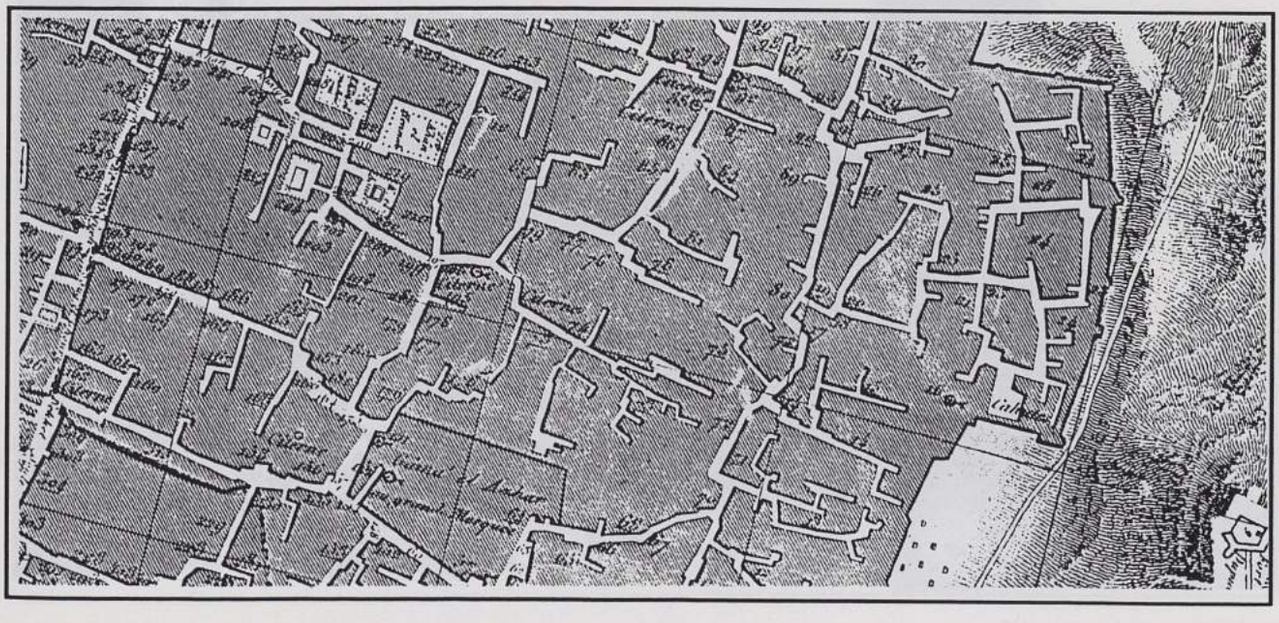


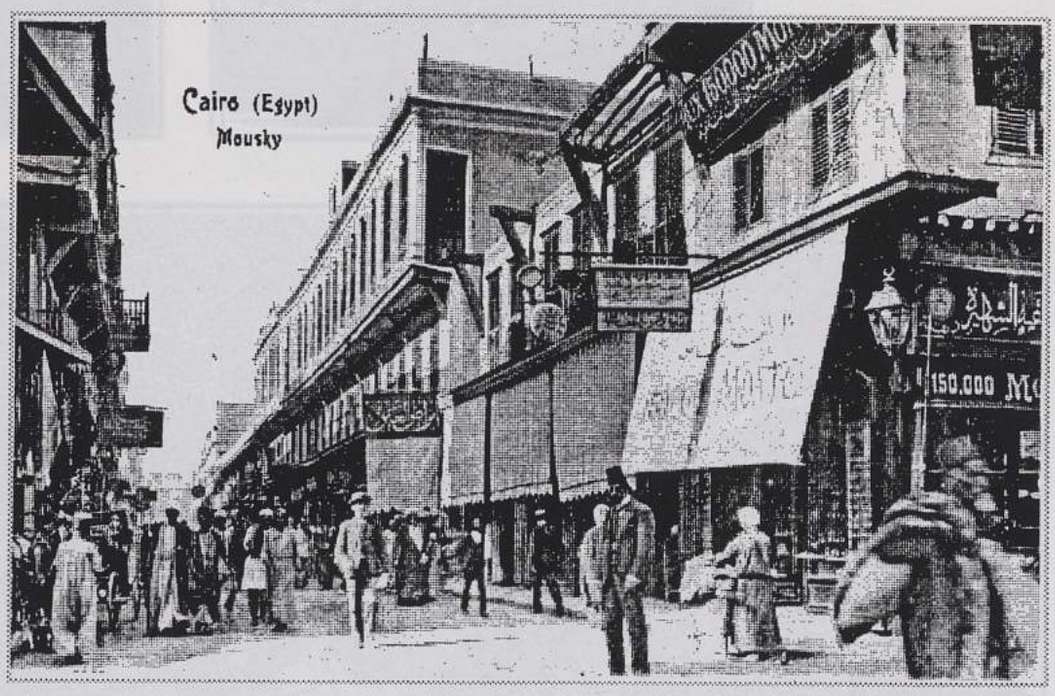

Quartier
Manège
Derb el
Ghorfa
Quartier
Sud

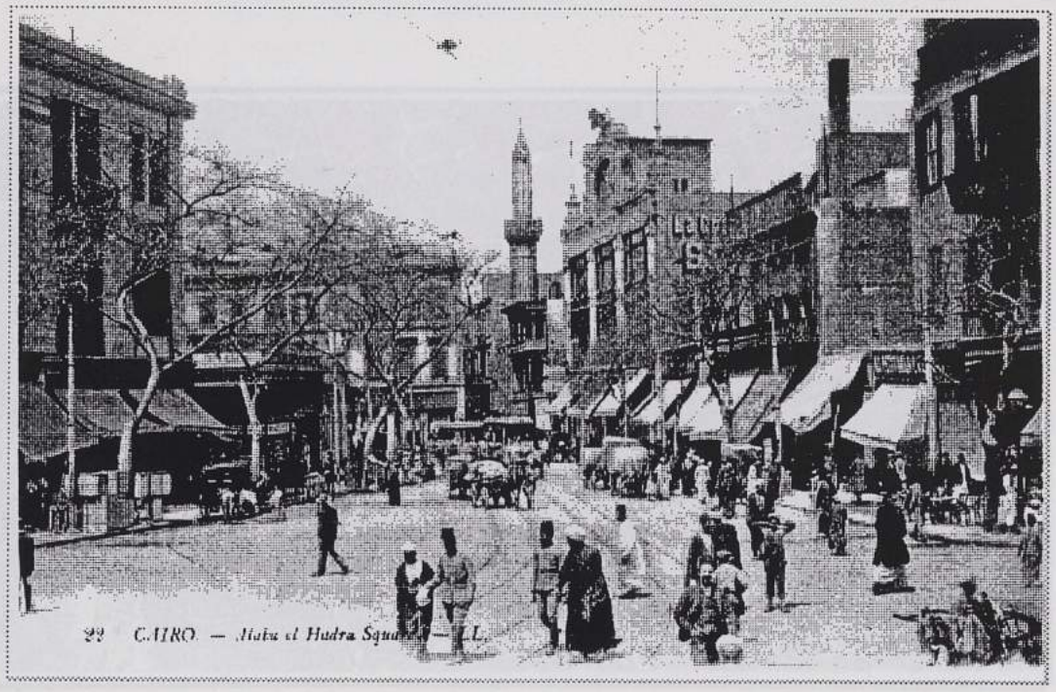









Cairo (Egypt)
Mousky
150.000


CAIRO

La rue al-Muski en 1860 *:

".... D'abord et toujours, c'est la rue le Mousky, longue rue qui commence par des étalages d'armes nubiennes, africaines et autres sauvageries.....

Ce Mousky est le grand boulevard du Caire: tout y afflue: luxe, bruit, foule, commerce et commérages. C'est une assez large et très longue rue, non pavée, droite d'intention, mais en réalité changeante, tournante, montante, descendante. Elle est bordée de maison en partie nouvelles, mais où le style oriental se conserve, et n'a pas encore fait place au genre ennuyeux moderne.

"En somme, elle est charmante cette rue, avec sa couverture de planche, de roseaux, de toiles qui, jetées d'un bord à l'autre, rabattent les échos et y font descendre une ombre douce, pailletée de filets d'or qui dansent sur tous les objets. Sous cet ombrage, tous les marchands se prélassent devant leurs boutiques. Ce ne sont partout que faisceaux de chibouks vêtus de soie et d'or, que burnous rayés de bleu et d'argent, écharpes et mouchoirs de soie aux mille couleurs, pelisse de drap d'or qui pavoisent la rue comme pour un jour de fête.....

"On aperçoit peu de devantures vitrées alla franca. Comme en province, les boutiques les plus recherchées sont celles du pharmacien, du barbier et de la marchande de modes, où l'on vend et où l'on parle de tout, où le beau monde européen, turc et levantin, vient se reposer, quérir les nouvelles du jour et bâtir les histoires du lendemain.

"De temps à autre s'ouvre le vomitoire d'une vieille ruelle arabe, avec encombrement et remous de bonshommes en robes et turbans.(..)

"Un peu en arrière se dresse la façade d'une mosquée dont la porte se creuse en forme de longue niche ogivale et flamboyante, aux mille facettes disposées en stalactites, aux arabesques délectables et toujours variées. Quelques marches et une barrière la séparent de la rue. (..)

"Ce qui commande encore plus l'attention, c'est le milieu de la rue: car ce n'est pas une chose facile que de s'y frayer un passage sans tuer ou être tué, surtout lorsqu'on a un gamin à ses trousse, qui fouaille d'autant plus votre monture que la voie est plus embrassée.

"Arrive une file de chameaux de charge, marchant comme le Destin.(..) Mais là, on voit arriver sur soi un grand diable noir, (..).

"Ces coureurs sont un souvenir d'Alexandrie antique et de Memphis. " Un fouet d'or dans la main, dit un papyrus antique,, tu montes sur ton char, attelé de chevaux de Syrie. Tes esclaves nubiens courent devant toi...."....

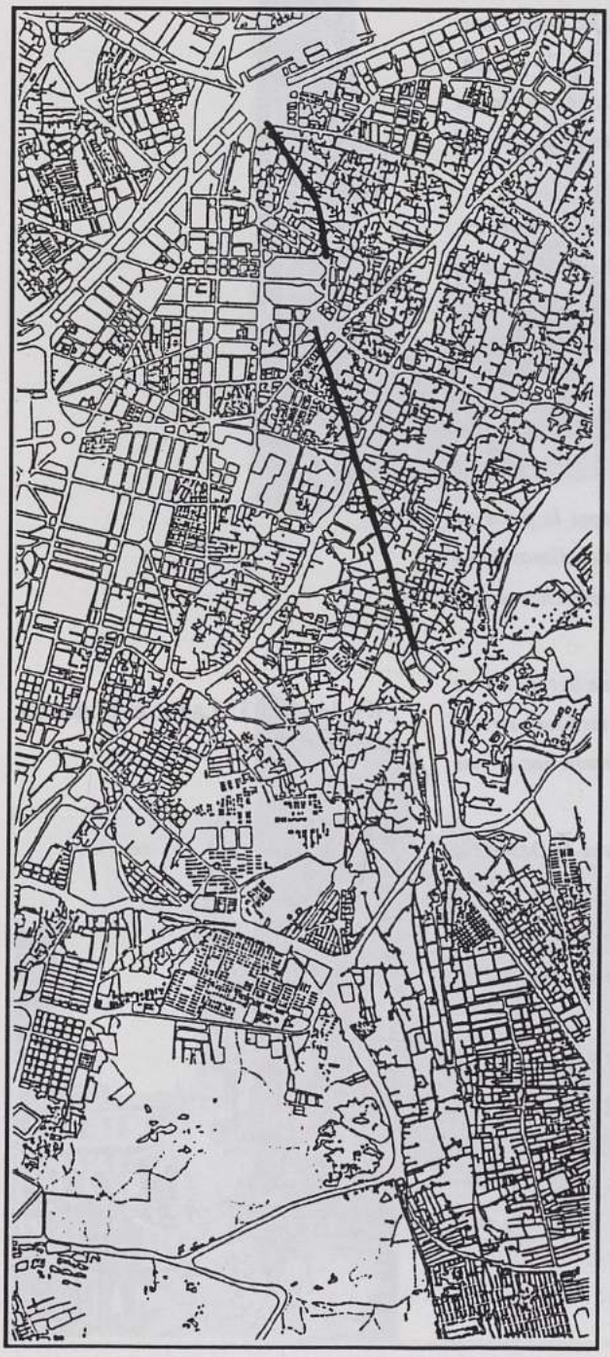
"Après avoir traversé, sans s'en douter, le Khalig ou canal du Caire sur un pont bordé de maisons, entre la mosquée de Mohammed-Khaznadar à gauche et celle de Murade-Pacha à droite, après avoir franchi une place, créée malgré le vice-roi Ibrahim par l'ingénieur Linant de Belleffond, on en a fini avec les influences européennes. On rencontre la vieille rue du Khan-Khalil qui traverse le Mousky et le termine ".

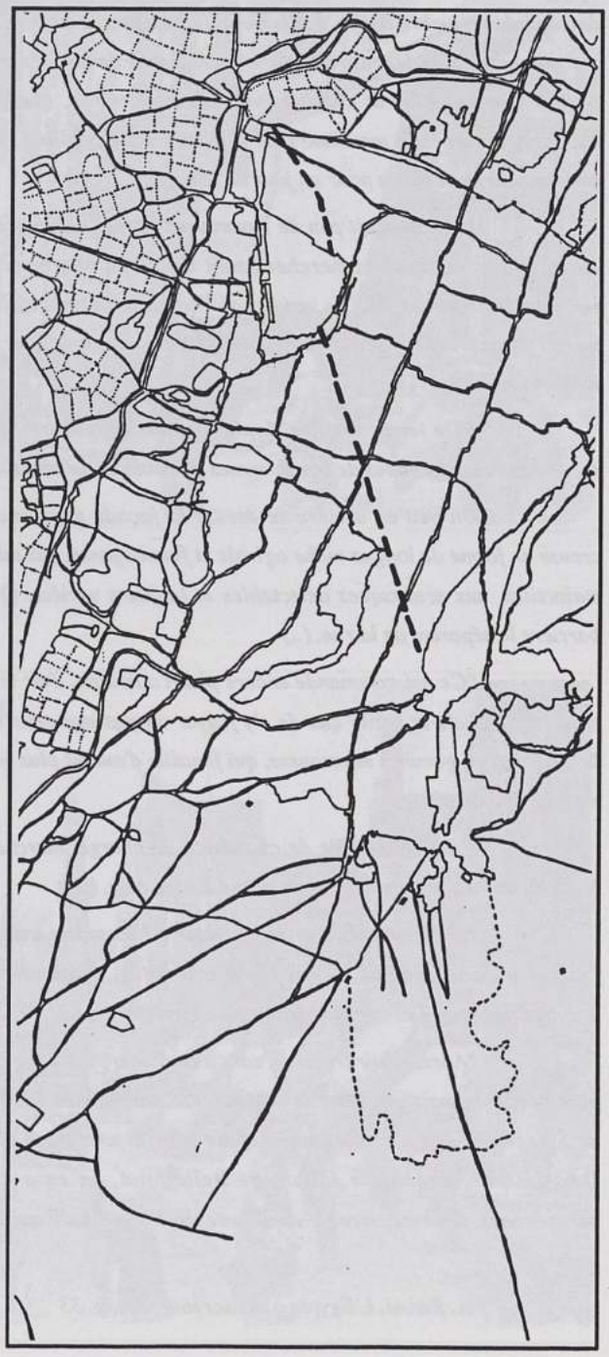
** A. Rhoné, L'Égypte à petites journées, p. 33*

FIG. 341 à 343 : La rue al-Muski au début du siècle.



FIG. 344-345: Les rues Muhammed 'Ali et Clot Bek aujourd'hui (1987) - les tracés de deux rues sur le plan de 1810 (échelle 1/40000°).





La rue Muhammed 'Ali et la rue Clot Bek

La rue Muhammed 'Ali, longue de 2 km et large de 20 m, relie Azbakiyya (Maydan al-'Ataba) à la citadelle. Elle aboutit plus précisément à la place Sultan Hassan dans l'axe de symétrie de la mosquée Sultan Hassan et al-Rifa'i. Elle a un tracé direct et coupe en diagonale le tissu de la ville ancienne et ses voiries principales, notamment al-Khalig et la Qasaba.

La rue a été percée en 1867 sous le Khedive Isma'il, mais la décision du percement a été prise par Muhammed 'Ali.

L'aménagement de cette rue a suscité à son époque beaucoup de controverse. Fallait-il adopter le modèle des rues déjà en vigueur dans le quartier nouveau d'Isma'iliyya (actuel centre ville) avec des rues de 20 m bordées de larges trottoirs (3 à 4 mètres de chaque côté) et plantées d'arbres d'alignement (acacias); ou plutôt opter pour une rue à arcades ?.[39] Le deuxième modèle l'emporta, et la rue fut réalisée avec un système d'arcades, selon les principes haussmanniens connus et appliqués par les praticiens de l'époque.

Les façades de la rue, malgré l'importance du système d'expropriation[40], ne forment qu'un écran derrière lesquel le tissu ancien continu à exister d'une manière autonome.

L'image de l'imbrication de deux systèmes est encore frappante aujourd'hui, notamment à cause des dénivellements importants dans plusieurs endroits, entre la rue et les quartiers qui se trouvent derrière.

En effet dans cette partie de la ville, où l'on trouve de petits monticules (après la place Bab al-Khalq) suivis par des dépressions (à la hauteur de l'ancien étang al-Fil), la rue continue presque au même niveau, ce qui a nécessité de surélever certains tronçons et d'en creuser d'autres. On continue encore aujourd'hui à avoir des quartiers plus bas que la rue, et d'autres plus hauts.

Toutefois cette image de l'uniformité des façades se trouve actuellement compromise par la construction des immeubles complètement différents, et surtout par la suppression des arcades. Mais la rue reste malgré tout un des rares endroits dans la ville qui offre la perspective monumentale de deux mosquées: Sultan Hassan et al-Rifa'i, dominée par la citadelle domine.

C'est avec cette rue que l'on retrouvel'influence de l'aménagement haussmanien et la rue comme un axe qui relie les monument. Autre nouveauté: la rue démarre d'une place et aboutit à une autre.

39- Mubarak, T.III, pp. 253-54.

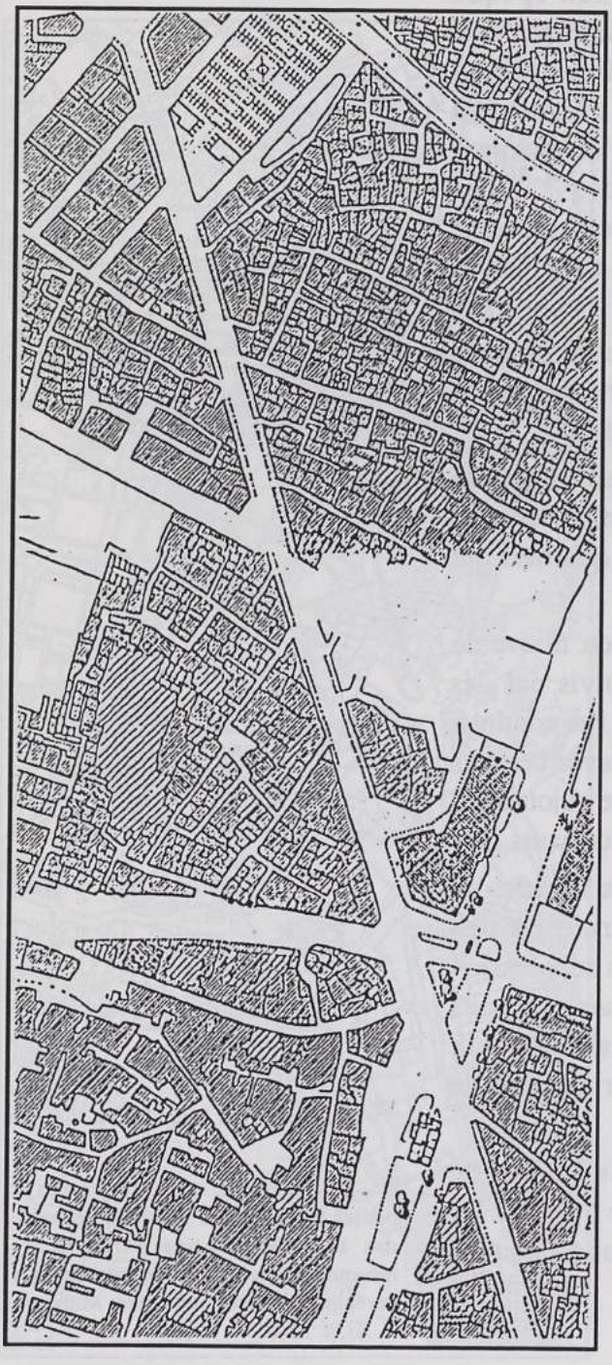
40- 398 bâtiments, dont 325 grandes et petites maisons, des moulins, des rab', des hammam et une partie de la mosquée Qusun, ont été expropriés pour la réalisation de ce percé, voir Mubarak, T. III, p. 254.

Ce principe de mettre en valeur les monuments par de grandes perspectives, de créer des places liées à ceux-ci et entre elles est élaboré et réalisé avec la rue Muhammed Ali et avec les aménagements qui en decoulent.

La deuxième partie de cette percée est la rue Clot Bek qui part du Maydan al-Khazindar, au nord au Maydan al-'Ataba, et mène à la place de la Gare centrale.

L'arrivée du chemin de fer en 1858, a valorisé cette place et le lien avec le centre (Azbakiyya).

Cette rue n'est pas en continuité avec la rue Muhammed Ali, néanmoins elle respecte les mêmes principes: arcades et façades homogènes.



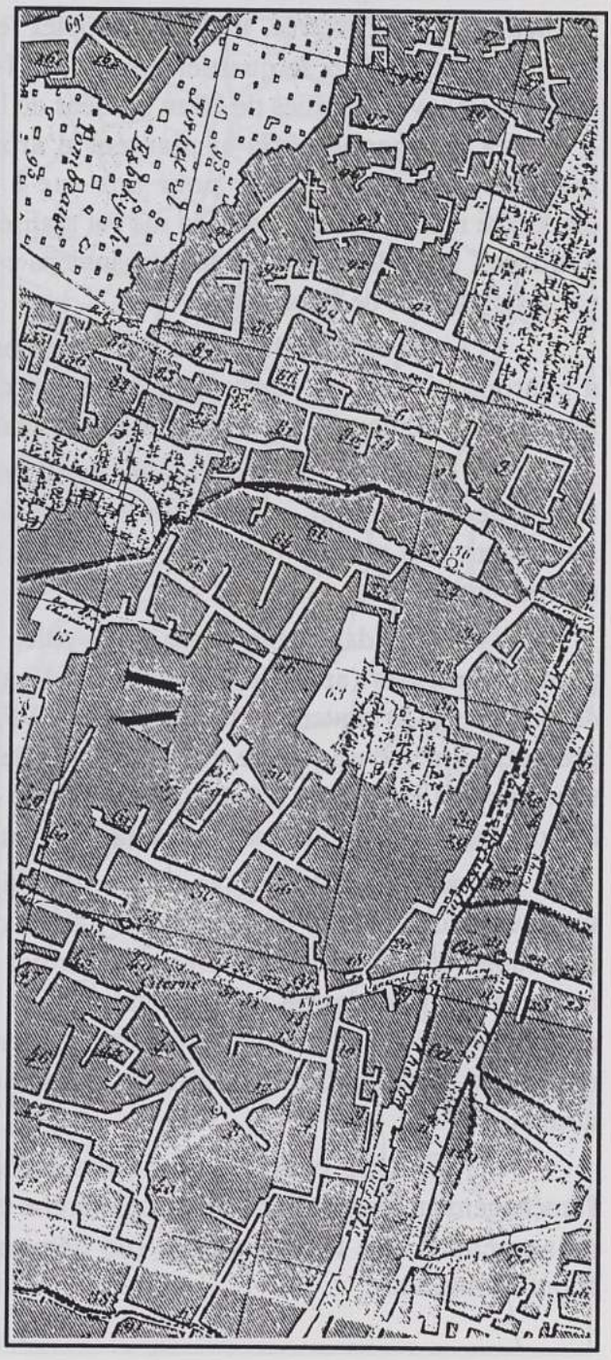
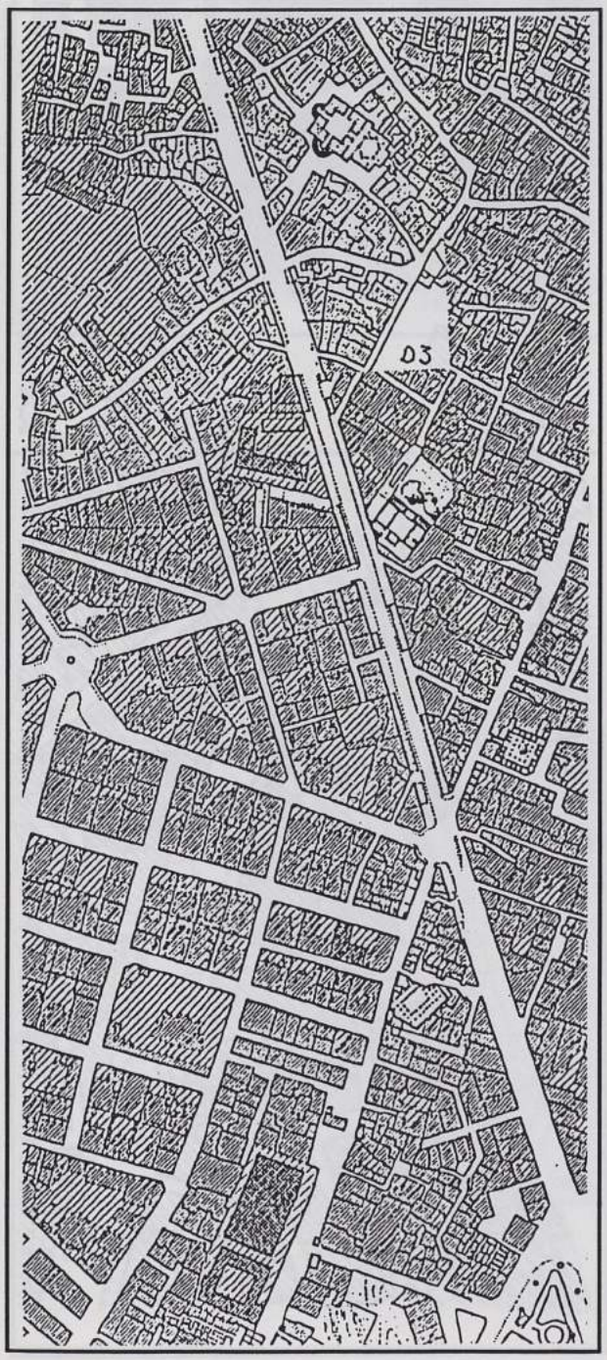


FIG. 346 à 349: La rue Muhammed 'Ali:
- état actuel (1987)
- structure des quartiers avant son percement (la Description 1800)
(échelle 1/5000°).





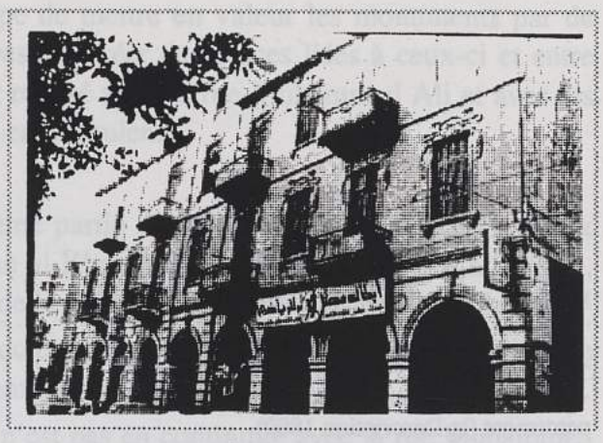
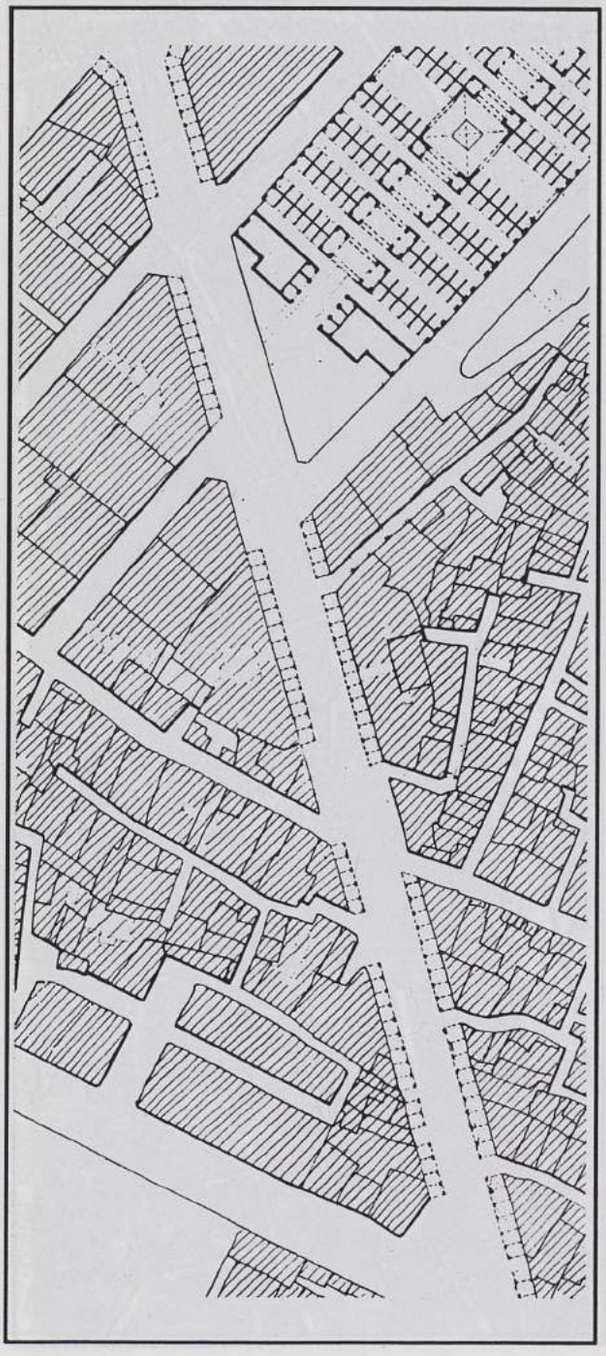


FIG. 350: La rue Muhammed 'Ali aujourd'hui (1987).

FIG. 351-352: Organisation parcellaire autour de la rue:
- au point de demarrage
- au croisement d'al-Khalig
(échelle 1/2000°).



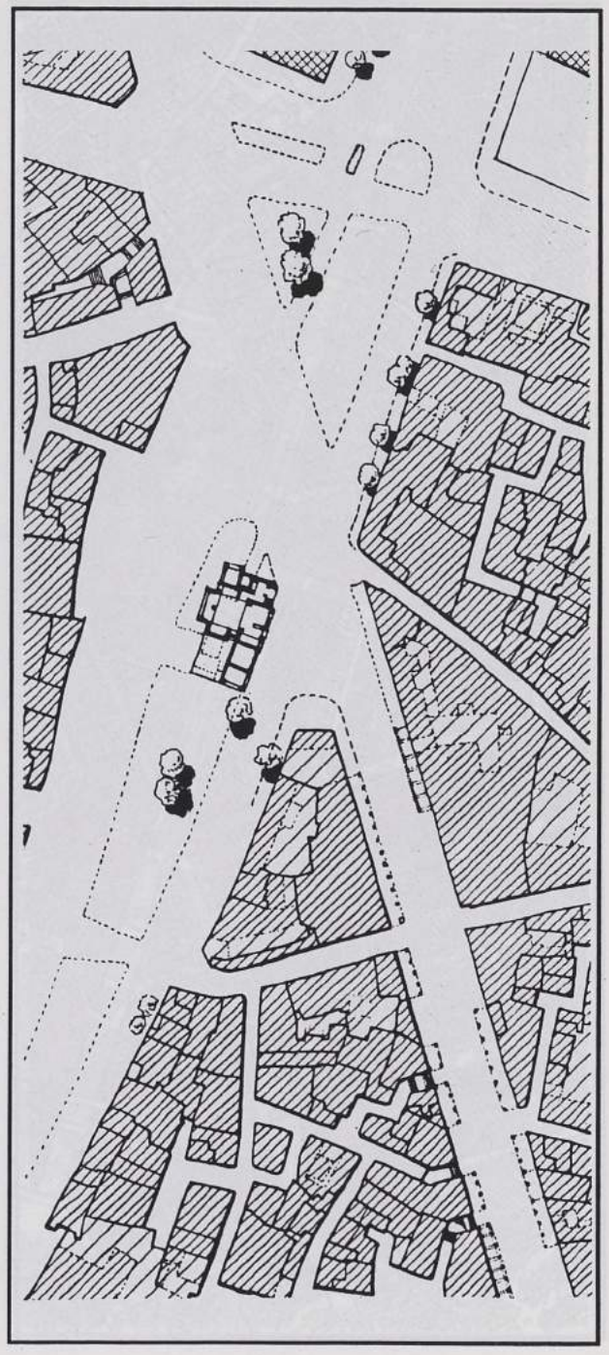
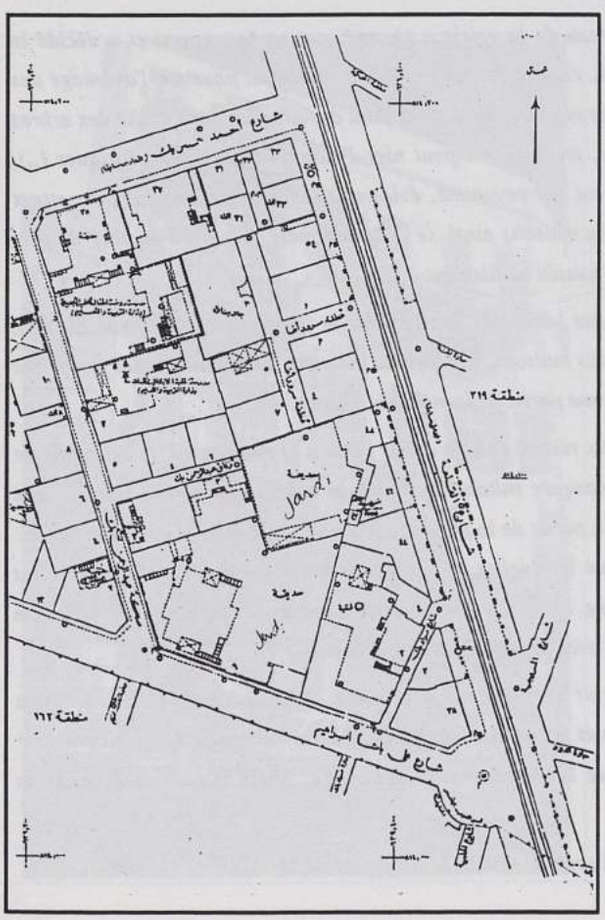
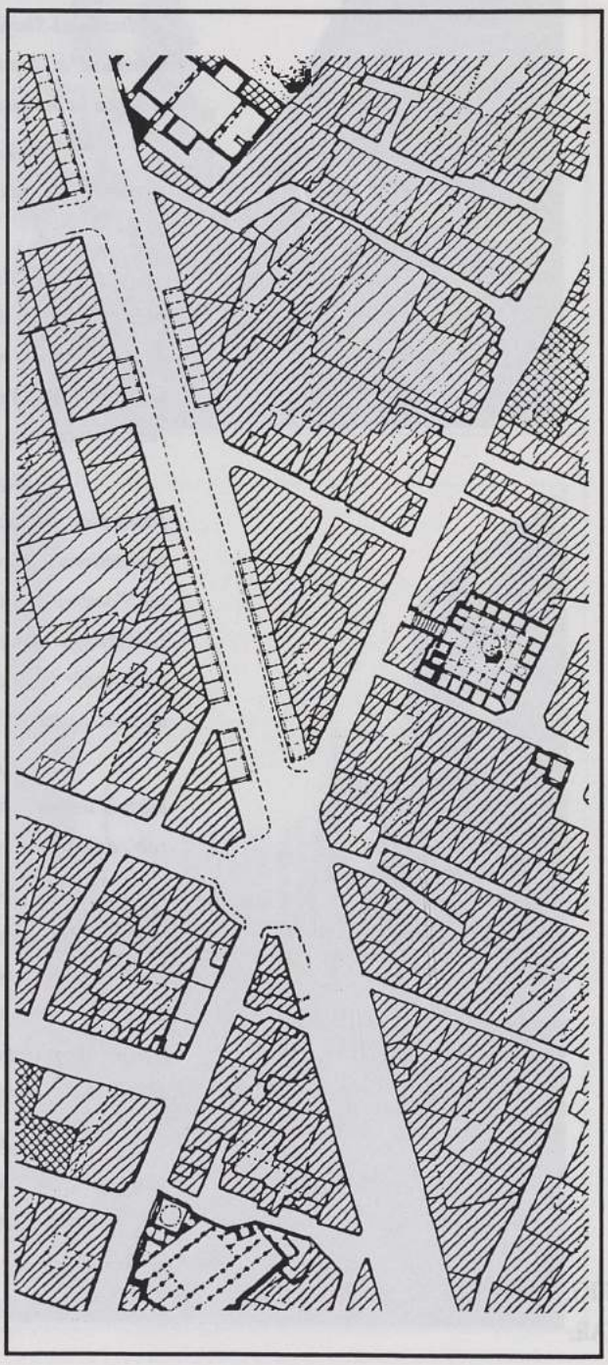




FIG. 353: La rue Muhammed 'Ali.

FIG. 354-355: Le passage de la rue au bordeur du quartier al-Hilmiyya (ex. Birka al-Fil):
- extrait du cadastre (1937)
- plan 1987, (échelle 1/2000°).





*Rue Muhammed 'Ali**

" Elle commence à partir de la rue al-'Ataba al-Khadra et se termine à al-Manshaïa al Gudida du côté de la mosquée sultan Hassan. Sa longueur est de 2000 mètres.

"Il y avait, au début les cimetières connus sous le nom de torab al-Azbakiya et torab al-Manasra (..). Cette nécropole était entourée, de quatre côtés, de maisons. A l'Est et au Sud se trouvaient les maisons de Qal'at al-Klab et de Hara al-Manasra, à l'Ouest et au Nord les maisons de Kom al-Sheikh Salama et la rue al-Bakri y compris la mosquée Azbak et le hammam à côté.

"Quand le gouvernement a décidé le début du projet, la rue passait au milieu du cimetière (..), ainsi les tombes furent détruites et les ossements transportés à al-Imam al-Shafi'i et à un caveau spécial sur lequel une mosquée, connu sous le nom mosquée al-'Izam, a été construite dans la rue reliée al-'Ataba al-Khadra à 'Abdin, à côté de la mosquée al-'Ashmawi.

"(..) Cette rue est un des plus grands (travaux) fait au Caire(..). On a construit, de aux deux côtés de la rue des grands maisons et immeubles avec plusieurs (..).

"(..) Le projet à l'origine prévoyait une largeure de 20 mètres, dont 8 mètres pour les deux trottoirs et 12 mètres pour le passage des voitures et des animaux, et des trottoirs couverts d'arcades sur lesquels les maisons seraient construites. Ainsi on se protégeait de la chaleur d'été et la pluie d'hiver, et cet aménagement encourageait les commerçants à s'installer.

" Mais le bureau de la voirie a changé cet aménagement et a décidé la plantation d'acacias lebek, comme dans les rues d'Isma'iliyya, pourtant l'avantage des plantations d'arbre ne peut pas être comparé à celui des arcades car l'utilité des arbres est l'ombre et la verdure, mais on n'a peut nier l'inconvénient des moustiques (..). L'avantage des arcades est en revanche, évident; plus de l'ombre, ils permettent d'agrandir les surfaces des maisons ainsi, le Gouvernement aurait pu profiter du prix du vent de 16.000 mètres laissés inutilement (..).

" Le nombre des bâtiments saisies pour le (percement) de la rue est 398, parmis lesquels des grandes maisons, 325 petites maisons, des moulins, des fours, des rab', des hammam (..), et une partie de la mosquée Qusun.

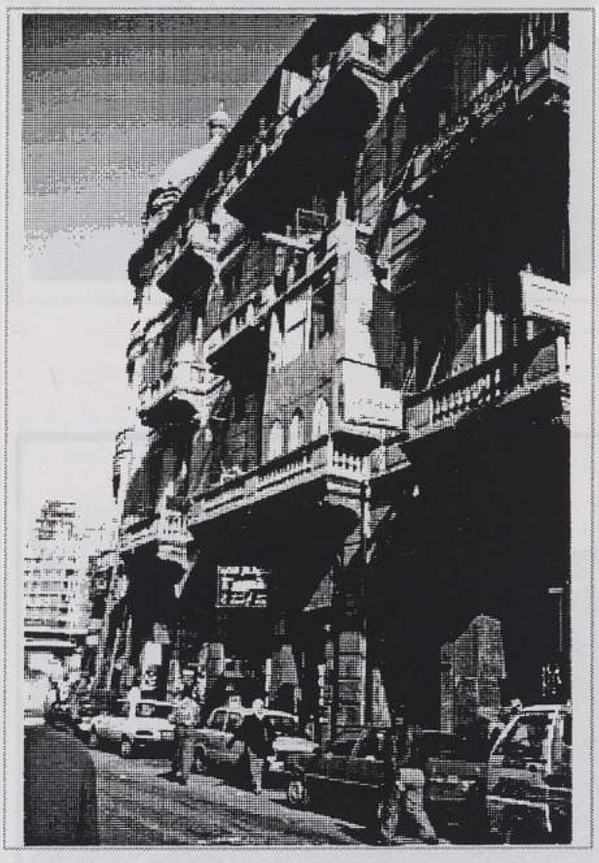
" La rue a deux niveau l'un du début jusqu'à la rue Qusun, le deuxième de la même rue jusqu'à la mosquée sultan Hassan. A la hauteur du jardin Dabus, deux mètres ont été comblés et à partir de la mosquée No'man, deux mètres ont été creusées. C'est pour cette raison que les ruelles et les impasses qui ont été coupés se trouvent plus hauts ou plus bas que le niveau de la rue et d'autres sont plus basse. C'est un défaut, mais il disparaîtra avec la rénovation des maisons.

"On a construit un pont sur al-Khalig, à la place de l'ancien. On a également fait le caniveau et la rue était macadamisée. Le nettoyage deux fois par jour est organisé de même que l'éclairage et le nettoyage. Ainsi la rue est devenue la meilleure. "

FIG. 256 à 259: La rue Muhammed 'Ali.

* *'Ali Pacha Mubarak, Khitat, T, III, pp. 247-255.*

école nationale supérieure
d'architecture de versailles
centre de documentation
5, av. de Sceaux - BP 674
78006 Versailles cedex
tél. 33 (0)1 39 07 40 02 fax 33 (0)1 39 07 40 04





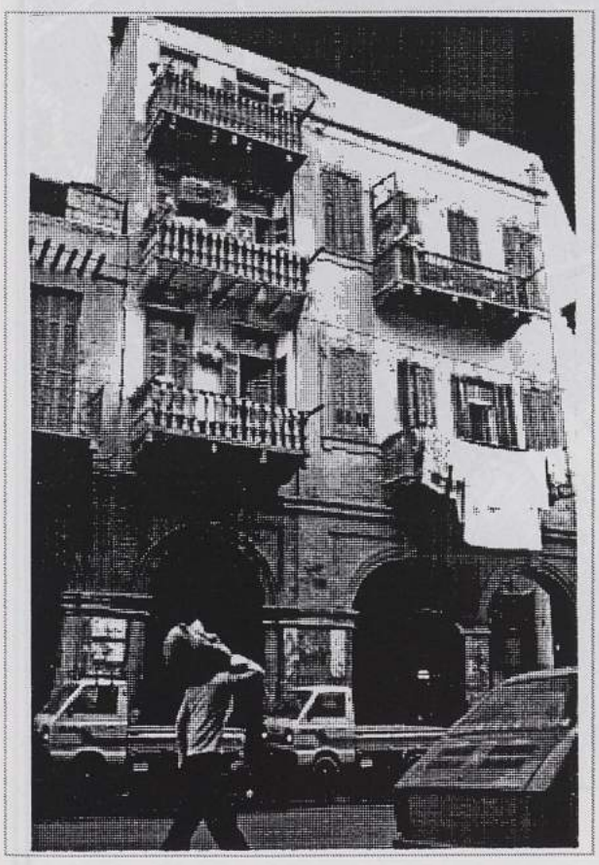
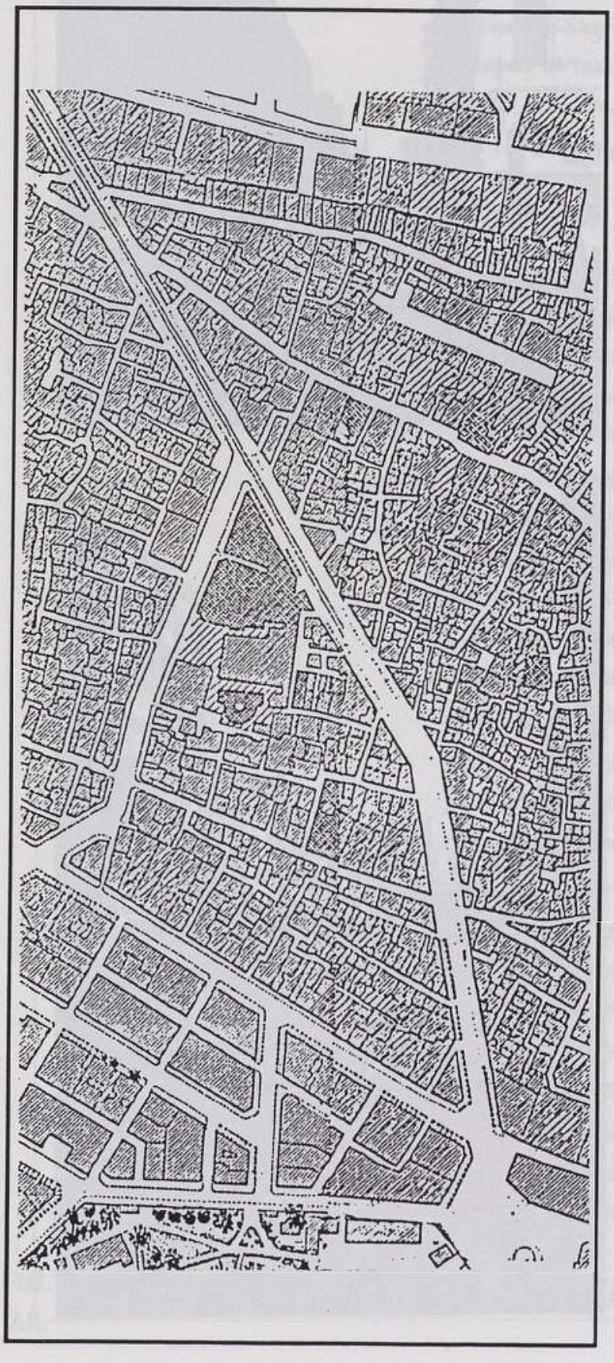






FIG. 361-362: La rue Clot Bek:
- en 1987
-en 1800 le quartier avant le percement (échelle 1/5000°).



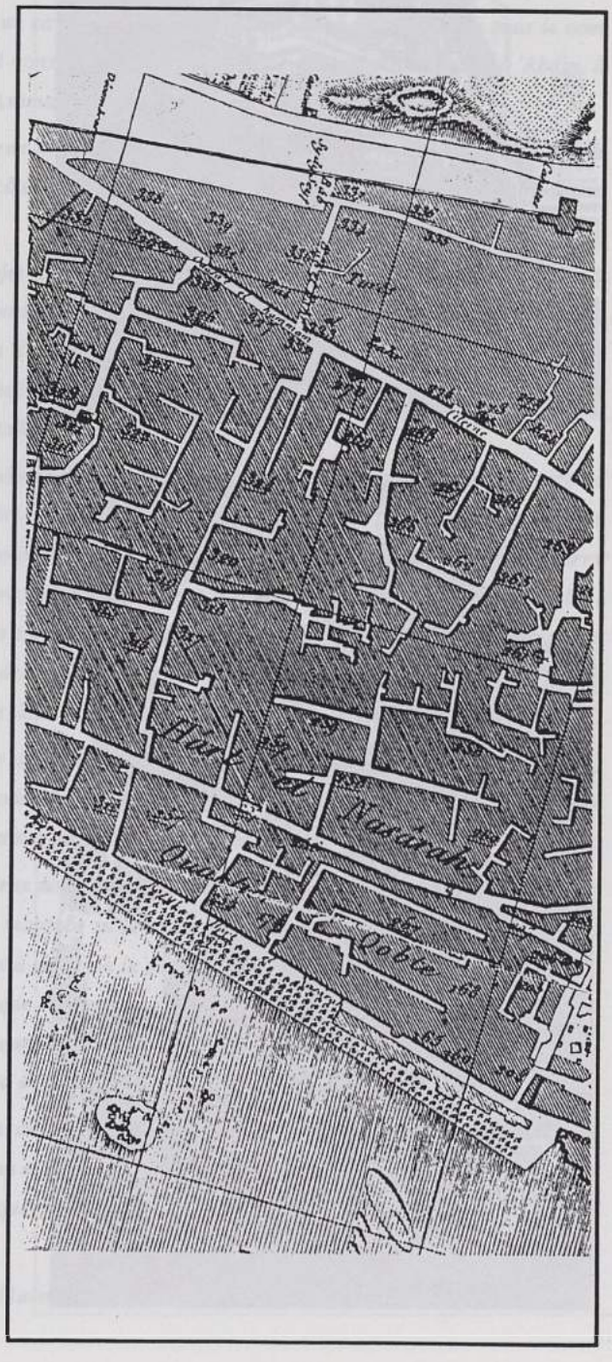
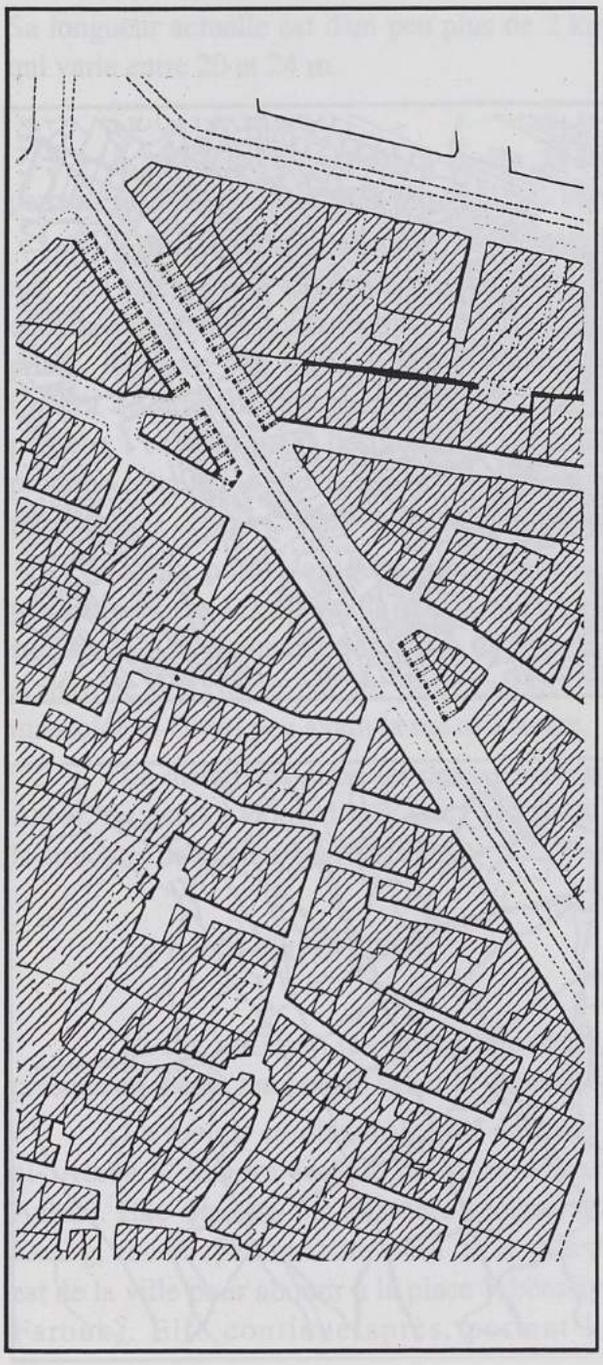




FIG. 362-363: La rue Clot Bek

FIG.364-365: L'organisation parcellaire autour de la rue. (échelle 1/2000°).



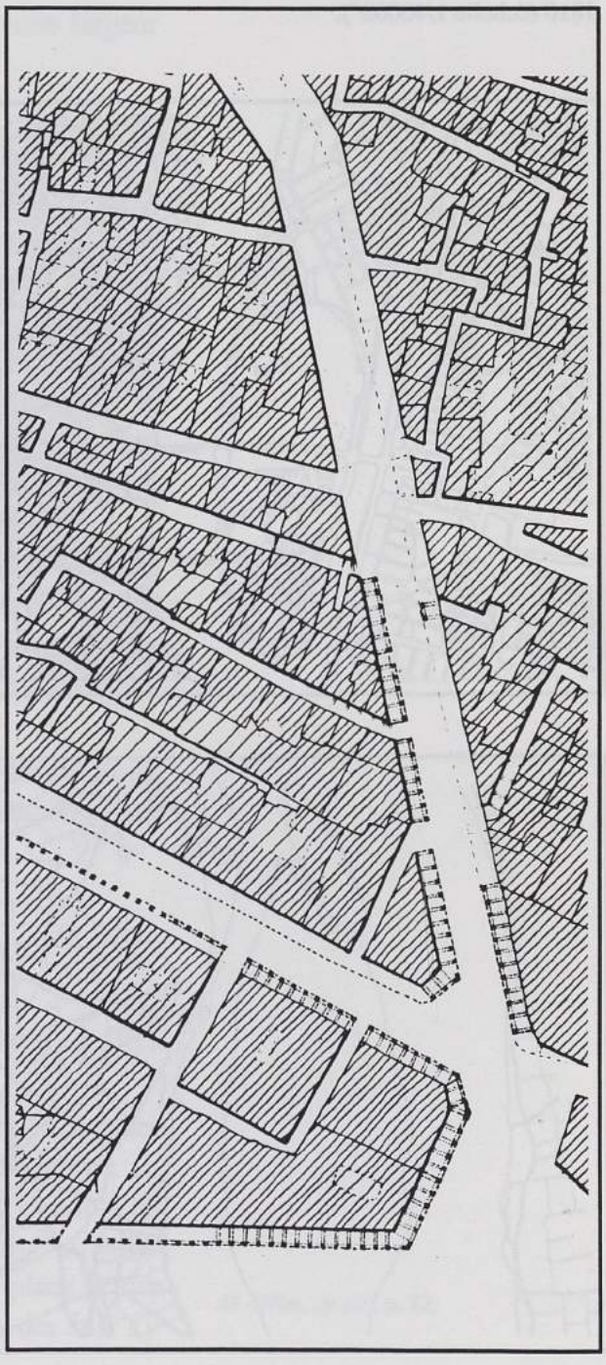
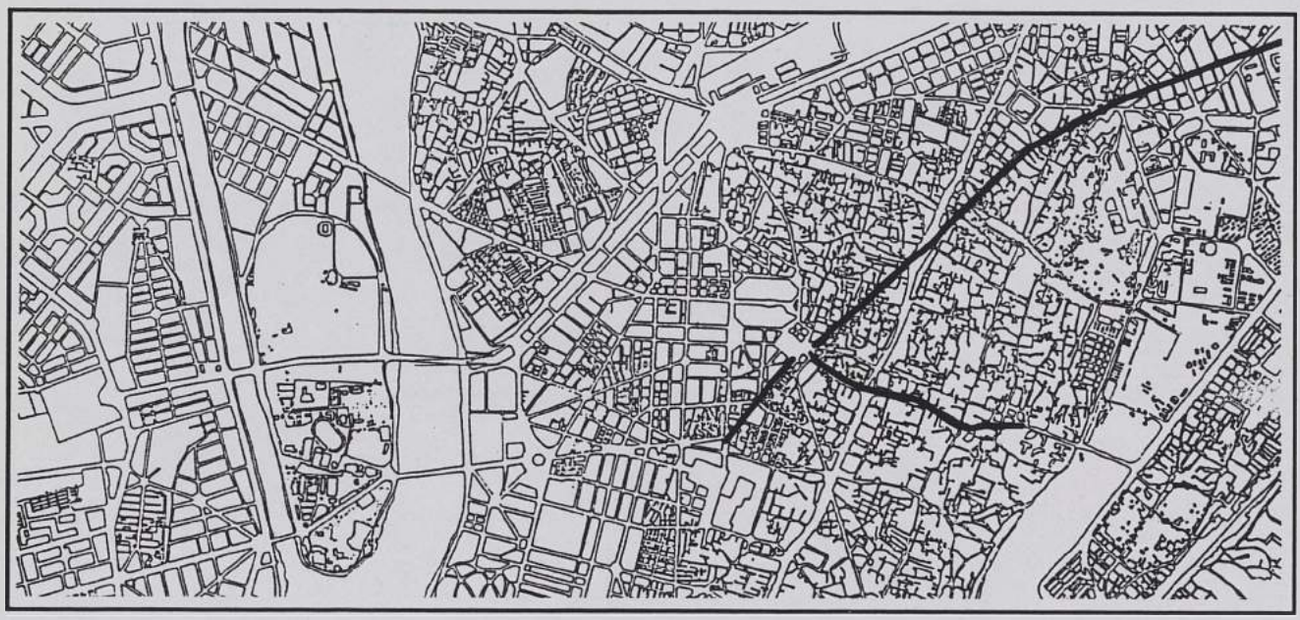
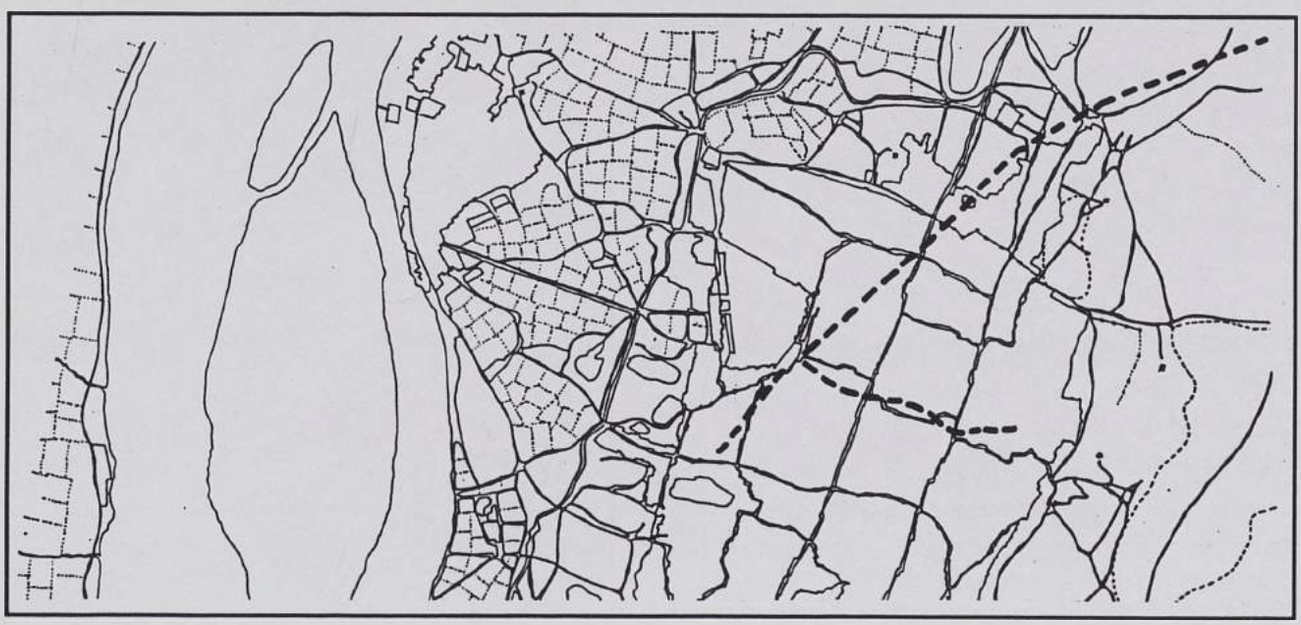


FIG. 366-367: Les rue al-Azhar et al-Gaysh (1987)
- les tracés de deux rues sur le plan 1810 (échelle 1/40000°).





La rue Al-Azhar

La rue al-Azhar suit un trajet presque parallèle à la rue Sikka al-Gudida. Elle démarre au même endroit (la place al-'Ataba al-Khadra) et aboutit entre la mosquée al-Husayn et la mosquée al-Azhar. A partir de cet endroit, elle reprend le dernier tronçon de la rue al-Sikka al-Gudida (entre la mosquée al-Husayn et la rue Mansuriyya). Elle a été prolongée dans les années soixante pour rejoindre la route Salah Salem (route de l'aéroport) à l'est des collines de décombres entre la ville et les cimetières. Sa longueur actuelle est d'un peu plus de 2 km, avec une largeur qui varie entre 20 et 24 m.

La rue a été percée à la fin 1920, au moment du percement de l'actuelle rue al-Gaysh (ex al-Malik Farouk) [41].

Cette rue est actuellement doublée par un "high-way" qui fait partie de la structure des voies rapides créées dans le courant des années soixante dix. Cette voie rapide, "une sorte de pont", démarre peu après la rue al-'Ataba et aboutit place de l'opéra à l'embouchure de la rue 'Adli entre le bâtiment de la poste et l'emplacement de l'ancien opéra. Dans sa forme et sa pratique actuelle, la rue divise la ville ancienne en deux parties et présente une coupure infranchissable à l'intérieur de la ville.

Deux points uniques permettent une communication possible entre les deux parties : le premier par un tunnel souterrain à la hauteur de la place al-Husayn et la mosquée al-Azhar, le deuxième par un pont métallique à la hauteur du mausolée al-Ghuri peu avant la rue al-Mu'izz.

La différence entre les deux percements: al-Muski et al-Azhar, est encore aujourd'hui, assez visible et la conséquence sur la structure de la ville est frappante.

La rue al-Gaysh (1923)

La rue al-Gaysh (ex Prince Farouk) a été percée en 1923 presque en même temps que la rue al-Azhar.

La rue est en diagonale, elle démarre à partir de la place al-'Ataba al-khadra (même point de démarrage de la rue al-Azhar). Elle traverse les quartiers anciens situés à l'Ouest d'al-Khalig, elle coupe l'enceinte nord de la ville et se dirige au nord-est de la ville pour aboutir à la place 'Abbassiyya (ex place Prince Farouk). Elle continue après, portant le nom de rue al-

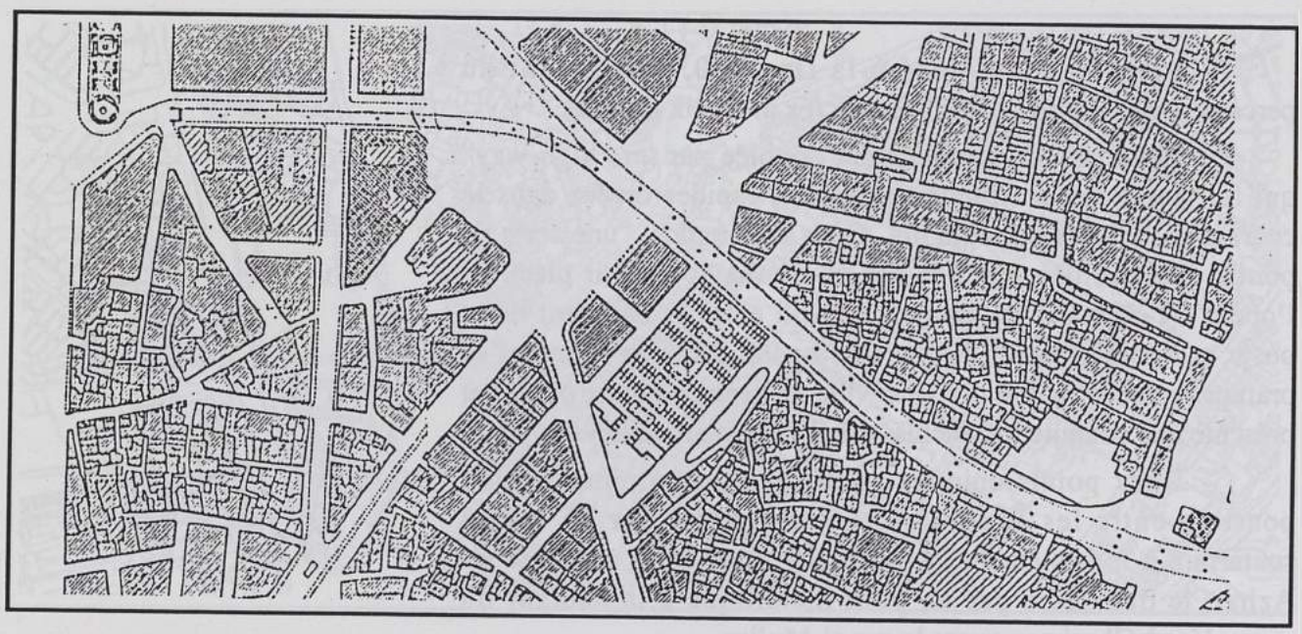
41- Wiet, *op.cit;*, p. 82.

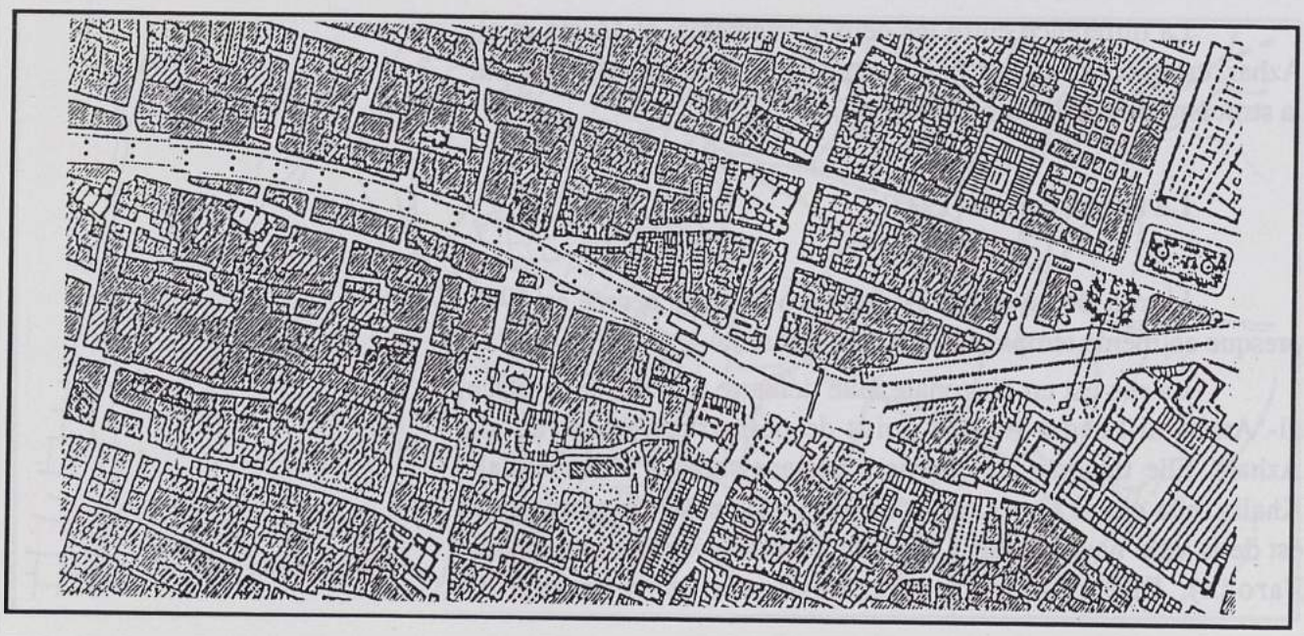
'Abbassiyya, jusqu'à la hauteur de la Faculté d'Ingénieurs de 'Ain Shamas où elle forme une fourche avec la rue al-Saraiyat. Les deux branches mènent à la rue Nafaq al-'Abbassiyya.

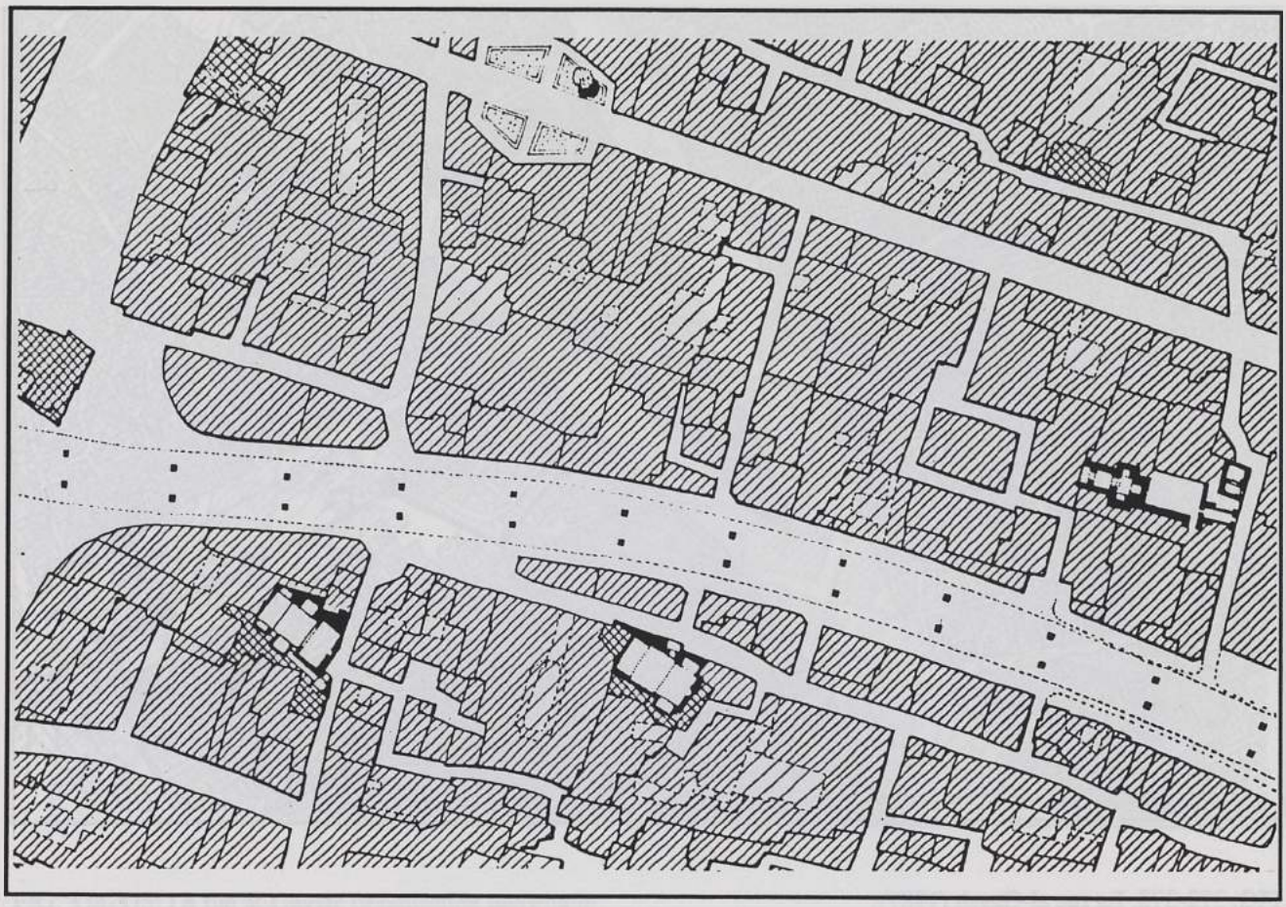
Au sud de la place al-'Ataba, la rue 'Abdul 'Aziz percée en 1867-1869 relie et prolonge cette rue jusqu'au palais 'Abdin.

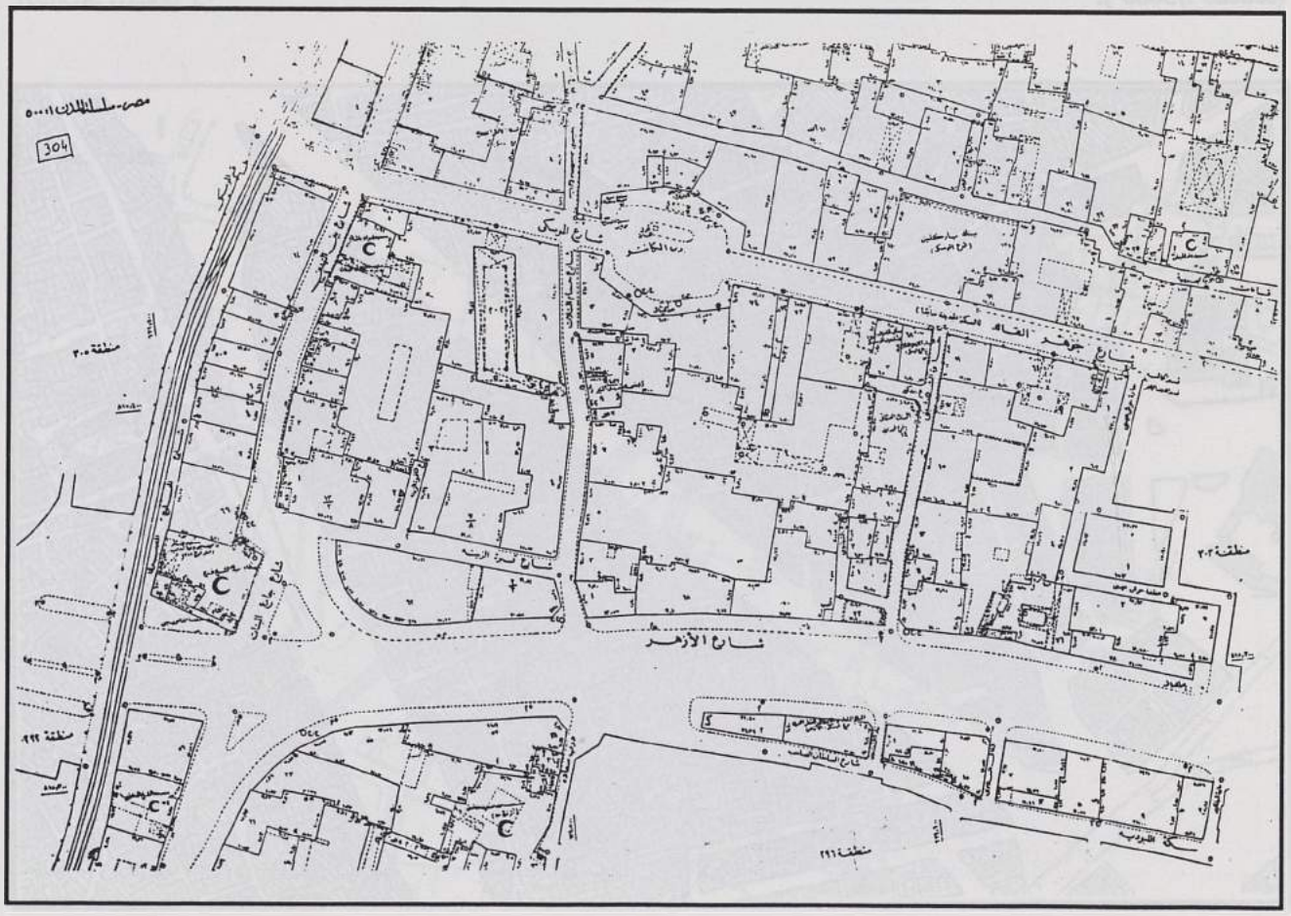
FIG. 368-369: Fragments de la rue al-Azhar:
- entre place al-'Ataba et al-Khalig
- entre al-Khalig et la mosquée al-Azhar.
(échelle 1/5000°).

FIG. 370-371: L'organisation parcellaire autour de la rue:
- plan 1987
- extrait de cadastre 1937
(échelle 1/2000°).








304
شارع الأزهر

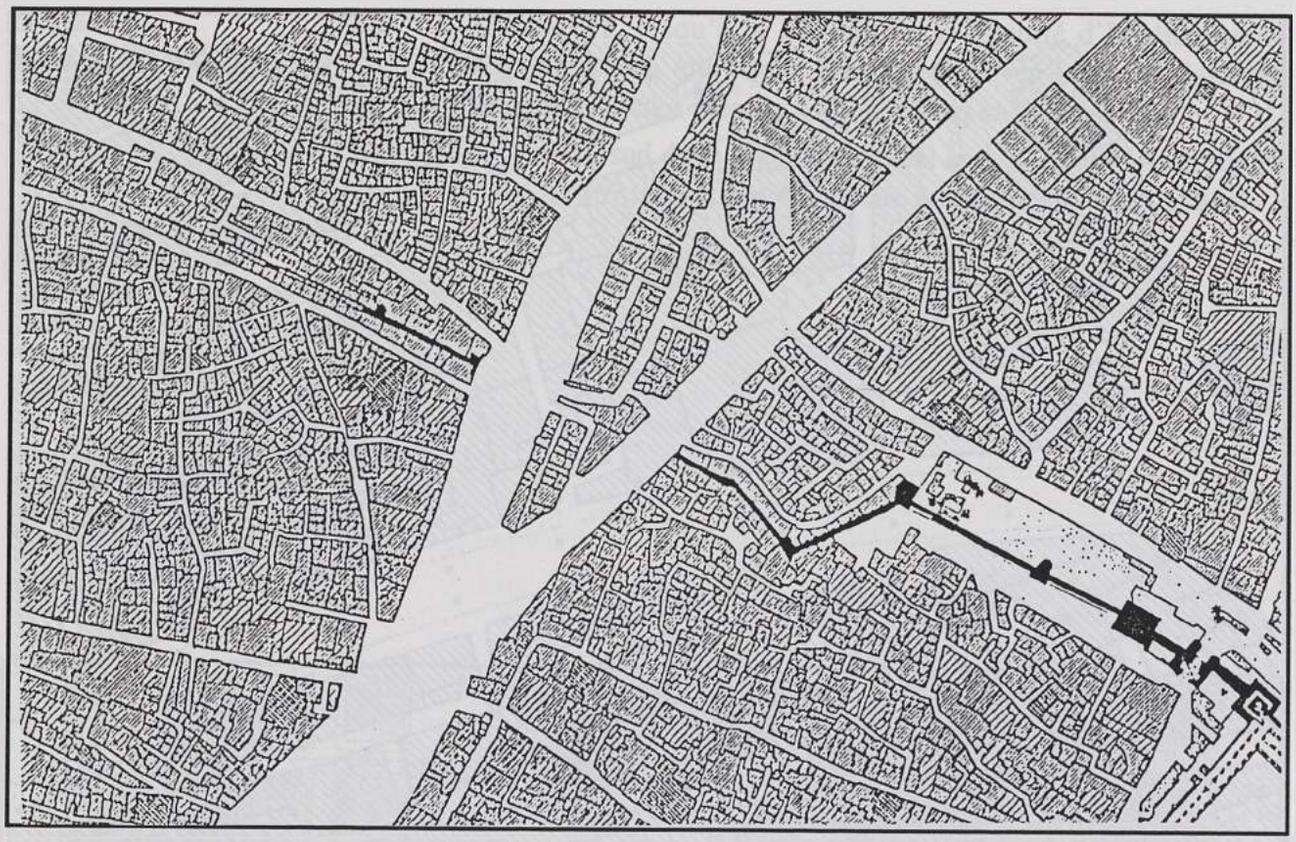
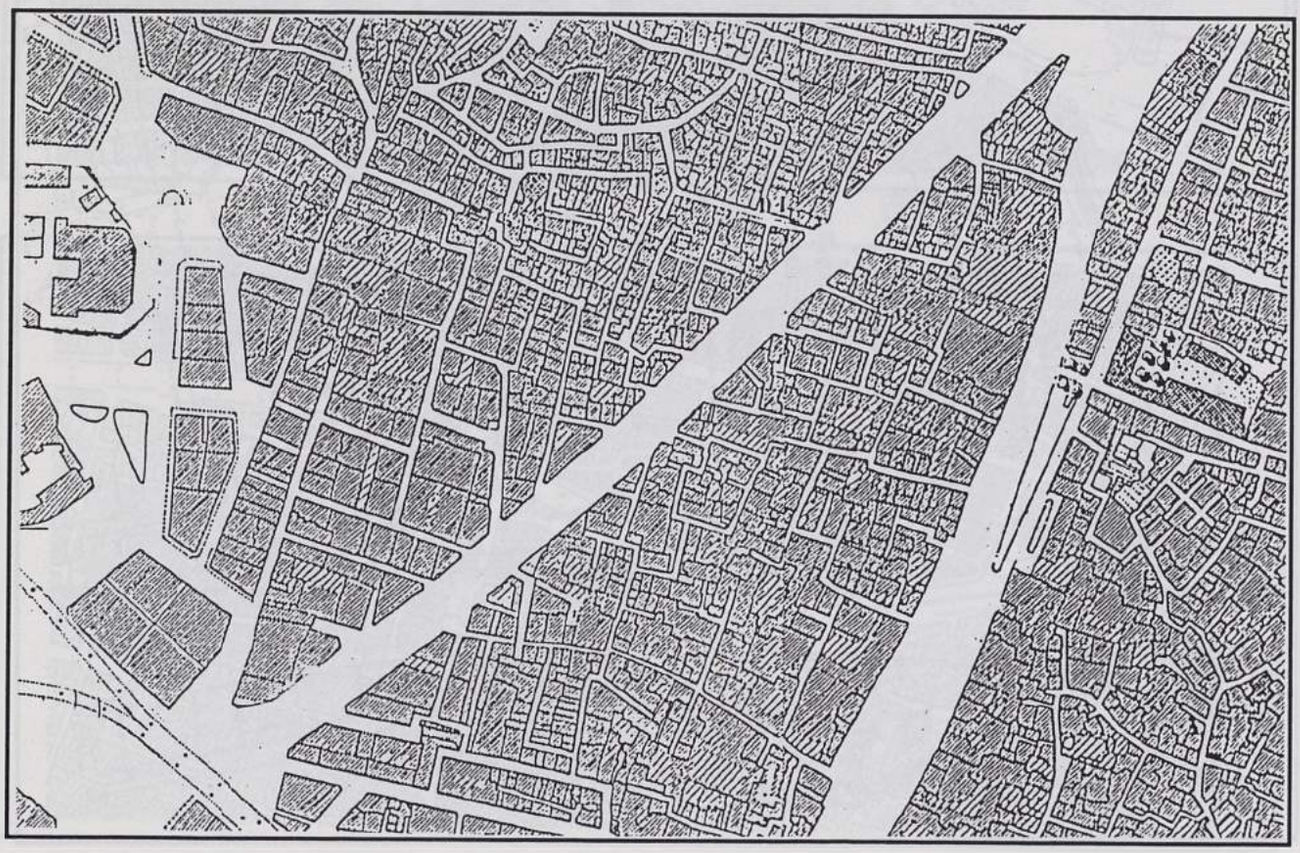


FIG. 372-373: La rue al-Gaysh (1987):
- au croisement d'al-Khalig
- entre aKhalig et al-'Ataba
(échelle 1/5000°).



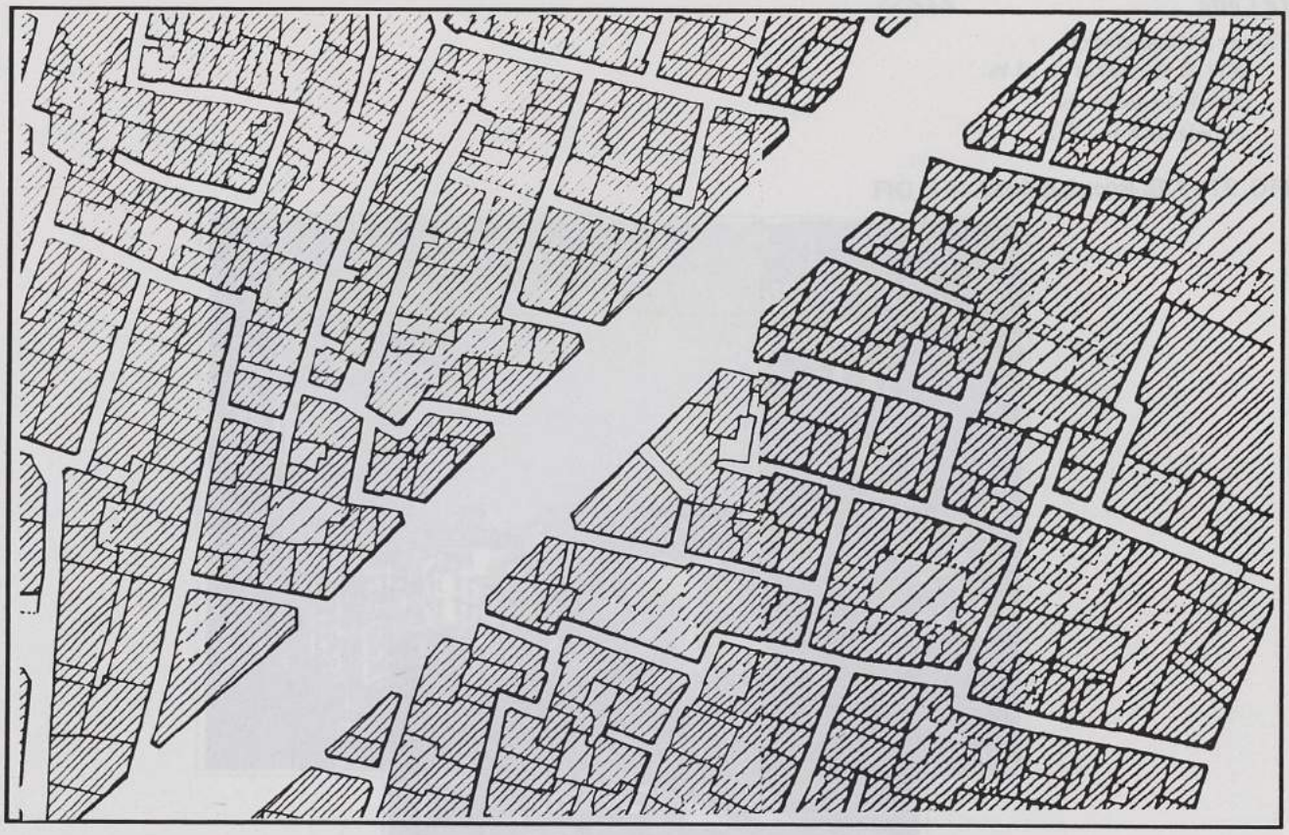


FIG. 374-375: La rue al-Gaysh: organisation parcellaire
- plan 1987
- extrait de cadastre1937
(échelle 1/2000°).

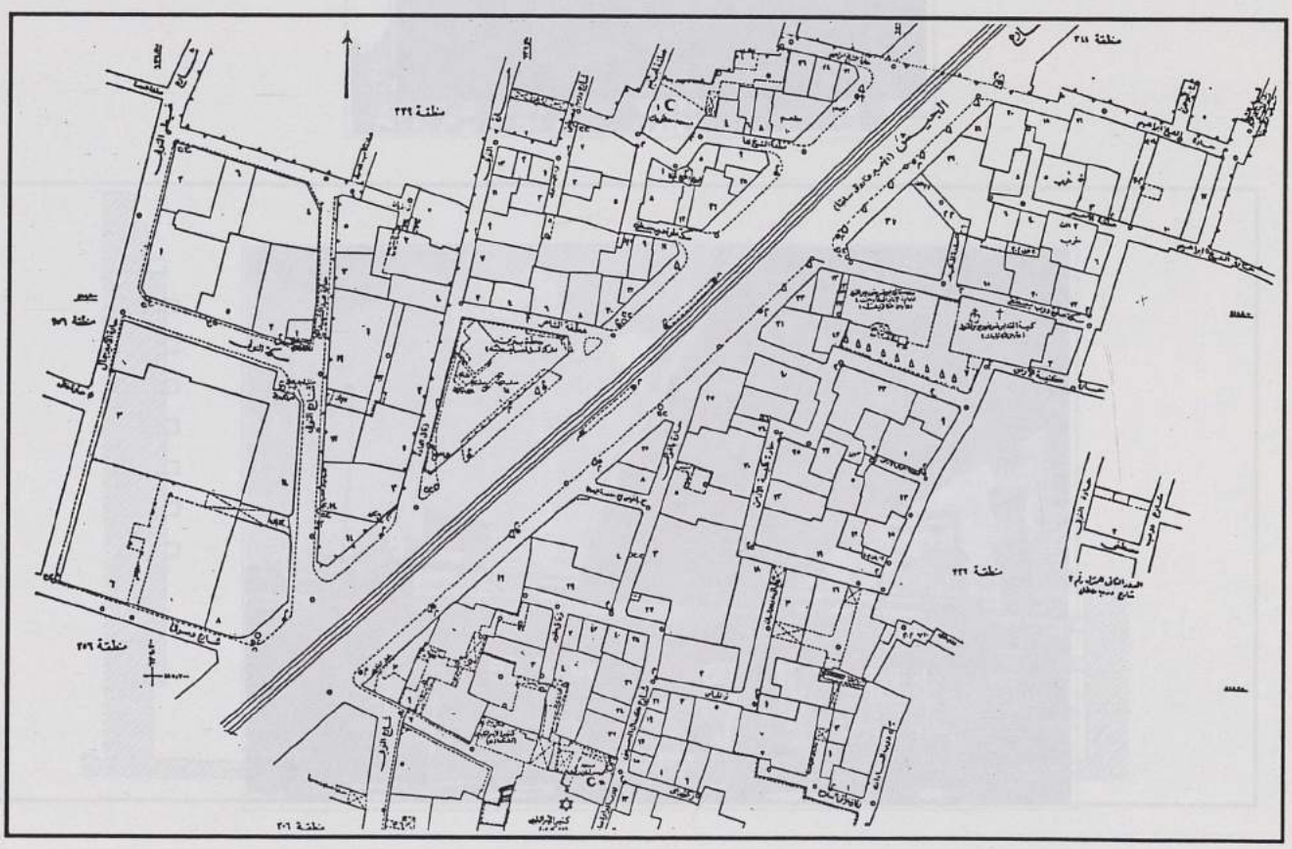
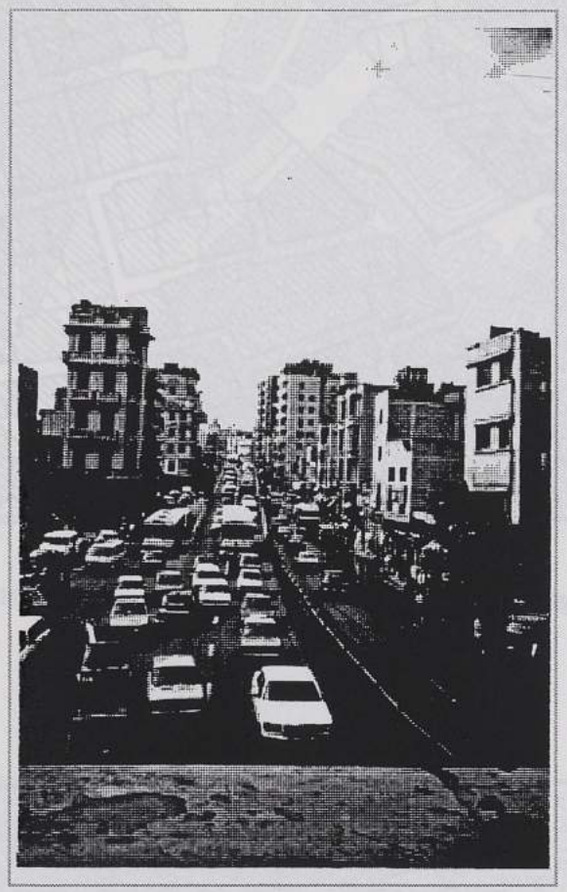


FIG. 376-377: Rue al-Azhar.



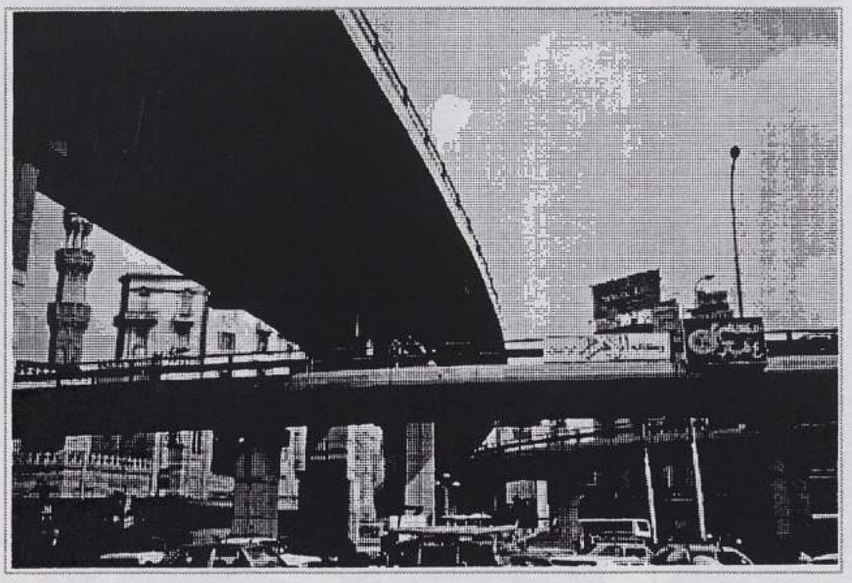


FIG. 378-380: Rue al-Gaush.





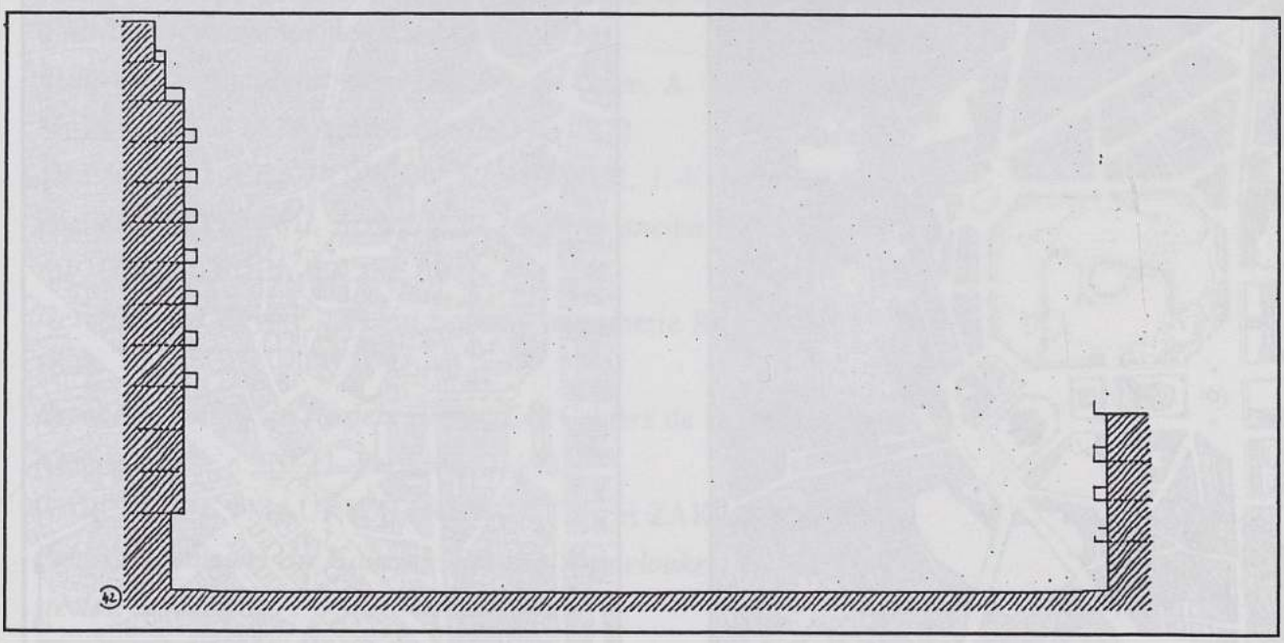
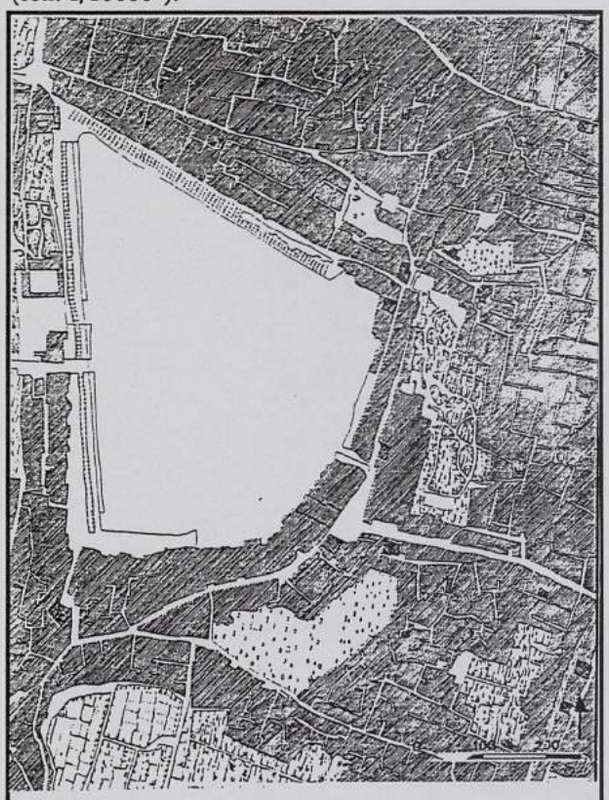
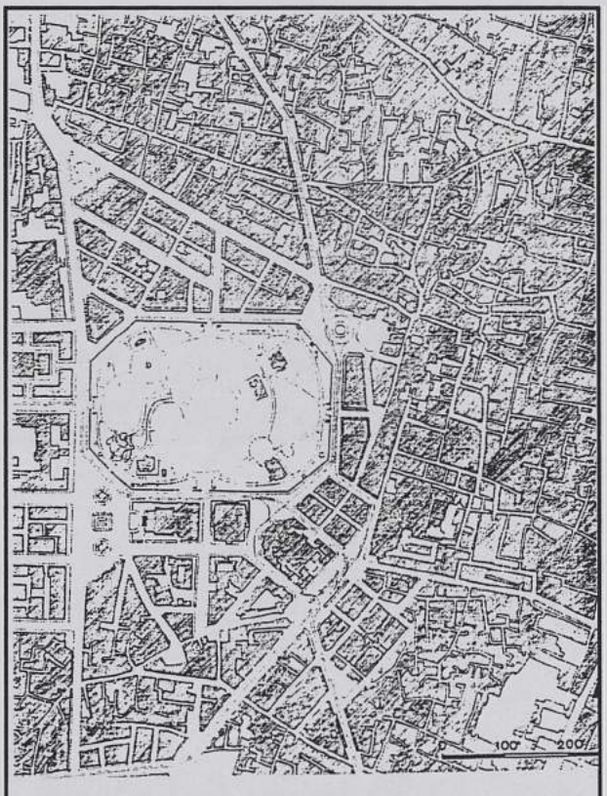
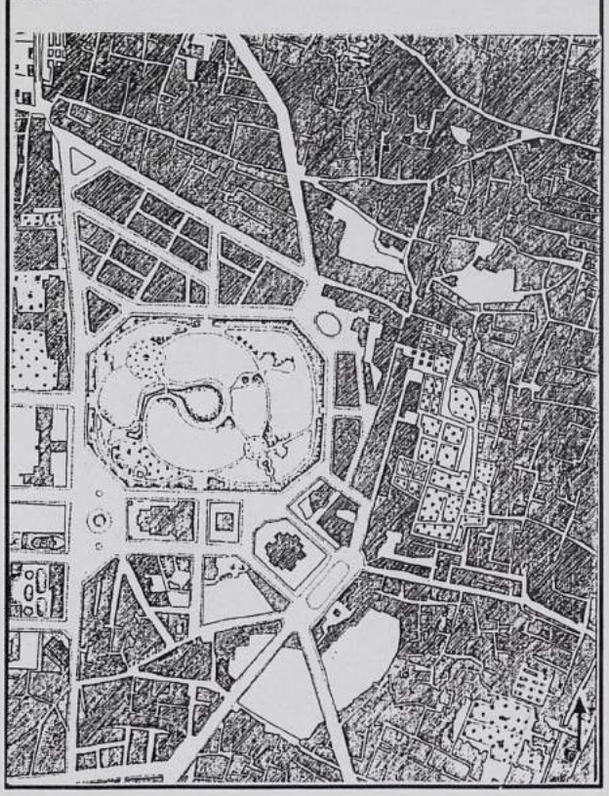
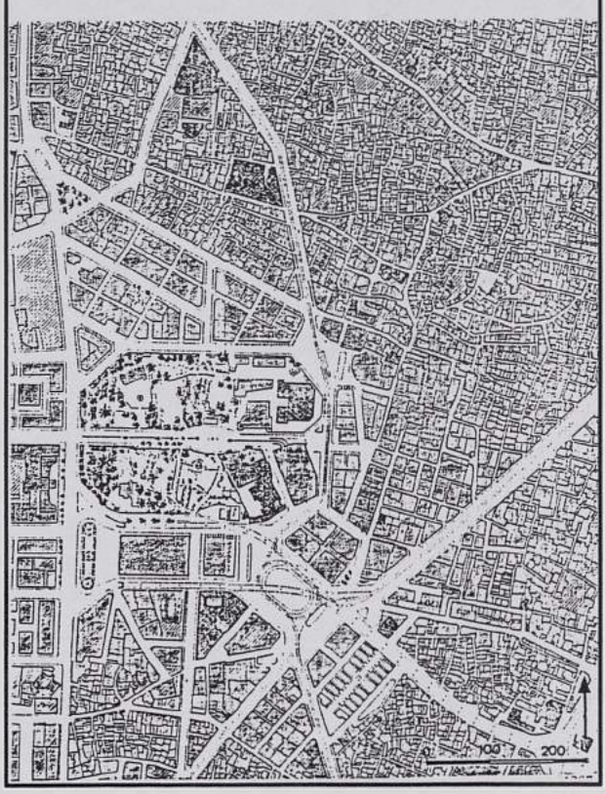


FIG. 381-384: Quartier Azbakiyya:
- 1789 (la Discription)
- 1879 (Grand Bey)
- 1914 (Herz Pacha)
- 1987 (Atelier le Caire).
(éch. 1/10000°).









Bibliographie

ABU-LUGHOD, Janet, *Cairo. 1001 Years of the City Victorious*, Princeton, 1971

AYMONINO, C. *Lo studio dei fenomeni urbano*, éd. Officione, Rome, 1977.

AYMONINO, C., ROSSI, A., et al., *La Città di Padova, Saggi di Analisis urbana*, éd. Officione, Rome, 1966

BERQUE, J., AL-SHAKAA, M., "La Gamaliya depuis un siècle", in *Colloque international sur l'Histoire du Caire*, D.D.R., 1972.

BLANC, B., DENOIX, S., GARCIN, J.-C., GORDIANI, R. "A propos de la carte du Caire de Matheo Pagano", in *A.I.*, T.XVII, le Caire 1981.

BLOCH, Marc, *Apologie pour l'histoire ou Métier d'historien*, Arman Colin, Paris, 1974.

CASANOVA, Paul, *Essai de reconstitution topographique de la ville d'al-fousțât ou Misr*, le Caire, IFAO, 1919.

—, "Histoire et description de la citadelle du Caire", *M.M.A.F.C.*, n°6, 1891-1892.

CASTEX, J., DEPAULE, J.-Ch., PANERAI, Ph., *Formes urbaines: de l'îlot à la barre*, Paris, 1977.

CLERGET, Marcel, *Le Caire: Etude de géographie urbaine et d'histoire économique*, le Caire, 2 vol., 1934.

Colloque international sur l'Histoire du Caire, A. RAYMOND, M. ROGERS et M. WAHBA éd., D.D.R., 1972.

DEPAULE, J.-Ch., NOWEIR, S., MUNIER, J.-F., PANERAI, Ph., ZAKARIYA, M., *Actualité de l'habitat ancien au Caire: le rab' Qizlar*, CEDEJ, le Caire, 1985.

Description d'Egypte, (24 vol.), Paris Imprimerie Royale, 1818-1823

Espace et formes de l'orient arabe, Les Cahiers de la Recherche Architecturale, n° 10-11, Paris, Avril, 1982.

GARCIN, J.-C., MAURY, B., REVAULT, J., et ZAKARIYA, M., *Palais et Maisons du Caire, I, Epoque Mamelouke (XIIIe-XVIe siècle)*, Paris, 1982.

HAMDAN, Gamal. *Goghrafiyat al-Modon*. le Caire. 1977.

—. *Sahsiyat Masr: Dirâsa fi-'Abqariyet al-Makân*. 4 vol., le Caire, 1980-84.

HANNA, Nelly, *An urban History of Bûlâq in the Mamlouk and Ottoman Period*. IFAO. le Caire. 1983

HETREAU, Aline. *Le quartier d'Azbakiyya au Caire: 1798-1991*. Mémoire de D.E.A., sous la Direction de Ph. Panerai. Ecole d'Architecture de Paris-Belleviile. 1991-1992.

Index to Mihammedan Monuments, Survey of Egypt. 1951.

JOMARD, Edme-François. *Description abrégée de la ville et de la citadelle du Kaire. Description de l'Egypte, Etat moderne*, T.II, 2e partie, Paris, 1822.

JOMIER, Jacques. "Kâhira", *Encyclopédie de L'Islam*, 2 éd., IV.

LAVEDAN, Pierre. *Géographie des villes*. 3e éd., Gallimard. Paris 1986.

LINANT de BELLEFONDS. *Mémoires sur les principaux travaux d'utilité puplique exécutés en Egypte depuis la plus haute antiquité jusqu'à nos jours*, Paris, 1872-1873.

MAQRIZI, Taqî al-dîn Ahmed. *Al-Khîtat al-Maqrîziyya*. 2 vol. éd. Beyrouth, s.d.

MAURY, B., RAYMOND, A., REVAULT,J., et ZAKARIYA, M., *Palais et Maisons du Caire, II, Epoque Ottomane*, Paris, 1983.

MUBARAK, 'Ali-Pacha, *Al-Khitat al-Tawfiqiyya al-Gudîda lî-Misr al-Kahîra*, 2e éd., le Caire 1980.

NOWEIR.S., VOLAIT, M., "Le Caire", *supplément au Bulletin de l'IFA*, n° 89, Paris, Nov., 1984.

NOWEIR, S., PANERAI, Ph., *L'herbe verte d'Embaba*. LADRHAUS, Ecole d'Architecture de Versailles. 1989.

——, "Du rural à l'urbain", in *Egypte Monde Arabe*, n° 1, CEDEJ, Le Caire, 1990.

PANERAI, Ph., "Sur la notion de ville islamique" in *Peuples Méditerréens*. Paris, 1989.

PANERAI, Ph., DEPAULE, J.-Ch., DEMORGON, M., VEYRENCH, M., *Eléments d'analyse urbaine*. Bruxelles. 1980.

PANERAI, Ph., AMMAR, L., *Le Caire: Observations sur le tissu urbain de la ville ancienne*. Rapport de Recherche. fasc. n°18. LADRHAUS. 1991.

Précis de l'Histoire d'Egypte, par divers historiens. 4 vols. IFAO. le Caire, 1932-1935.

RAYMOND, André, "Le Caire", in *L'Egypte d'aujourd'hui*. R. MANTRAN éd, Paris, 1977.

—, *Grandes villes arabes à l'époque ottomane*, Paris, 1985.

—, *Le Caire*, Paris 1993.

RAYMOND, A., WIET, G., *Les marchés du Caire. Traduction annotée du texte de Maqrizi*, le Caire, IFAO, 1979.

RAVAISSE, Paul, "Essai sur l'histoire et sur la topographie du Caire d'après Maqrîzi", *M.M.A.F.C.*, Paris, 1887-1890.

RHONE, Arthur, *L'Egypte à petite journées*, Paris, 1910.

—, "Coup d'oeil sur l'état du Caire, ancien et moderne", Extrait de*La Gazette des Beaux Arts*, Paris, 1881-1882.

ROSSI, Aldo, *L'architecture de la ville*, éd. française, l'Equerre, Paris, 1981.

THIECK, Jean-Pierre, "Le Caire dans les Khitat al-Tawfiqiyya de 'Ali Pacha Mubarak", in *L'Egypte au XIXe siècle*, Colloque du CNRS, Aix-en-Provence, Juin 1979.

UNWIN, Raymond, *L'étude pratique des plans des villes*, éd. française, l'Equerre, Paris, 1981.

WIET, Gaston, Mohammed Ali et les Beaux Arts, Dâr al-Ma'ârf, le Caire, s.d.

ZEVIE, Alain, "La région de Memphis et d'Héliopolis carrefour religieux", in *Bulletin de la societé Ernest Renan*, n° 30, 1981.

—, "La préservation des sites pharaoniques dans l'espace urbain du Grand Caire", *in Actes de la table ronde organisée à l'occasion du centenaire de l'IFAO*, éd. N.Grimal, T. LXXVIII, 1981.