

# LA NAISSANCE DU MARCHÉ MODERNE EN ÉGYPTÉ

LA GENÈSE D'UN NOUVEL ÉDIFICE MARCHAND

Pascal Garret

Les questions de salubrité publique en ville ont toujours occupé une place importante parmi les préoccupations des autorités publiques mais aussi de certaines élites réformatrices. A ce titre, les problèmes posés par la vente d'aliments au détail – mauvaise conservation des denrées périssables, risques épidémiques, etc. – suscitent régulièrement des prises de position réclamant, en particulier, l'amélioration ou la création de nouveaux systèmes de distribution. Les polémiques se cristallisant généralement autour de ce qui est le plus « visible », tels les lieux de vente au public, les solutions proposées passent par la construction de nouveaux marchés. Ce souhait n'est pourtant pas uniquement émis à des fins sanitaires et l'extrait suivant d'un roman de Abdulrazak Gurnah, sur l'arrivée des premiers Européens en Afrique de l'Est, permet de soulever un autre enjeu principal de

particularité qui justifie ce détour oriental, puisque, aux desseins de contrôles sanitaire et fiscal, s'ajoute celui d'une recherche de profit qui conduit les promoteurs de ces marchés à produire un nouveau modèle d'édifice<sup>2</sup> marchand dont l'exemple cairote du marché de Bab el-Louk<sup>3</sup> serait la figure emblématique.

## De l'initiative publique aux intérêts privés

Dans les grandes villes égyptiennes, le commerce alimentaire de détail s'effectuait, à la fin du dix-neuvième siècle, essentiellement par le biais de petits marchés de proximité constitués de simples boutiques et d'étals mobiles. On y trouvait aussi des rues regroupant par spécialité des marchands qui ne vendaient souvent qu'un seul type de produit : légumes, viandes, épices, etc.

Il semble que le premier grand marché couvert édifié en Égypte soit celui de Attaba, au Caire. Sa construction résulte de l'initiative du gouvernement égyptien et il n'est qu'une sous-partie d'un projet beaucoup plus vaste de développement de la ville du Caire. En effet, au cours d'un voyage à Paris durant l'Exposition Universelle de 1867, « lorsqu'il vit le triomphe de l'urbanisme contemporain sous sa forme haussmannienne », l'européanisme quasi passionnel du Khédivé Ismail amena ce dernier à



Vue générale du marché de Attaba, dans son état actuel.

l'établissement de nouveaux marchés : « La première chose qu'ils construisaient, c'était un hangar fermant à clé, ensuite c'était une église, puis un marché couvert pour avoir l'œil sur tout le commerce et prélever leur part de bénéfice »<sup>1</sup>.

L'originalité de l'exemple égyptien tient au fait que la majorité des nouveaux marchés construits dans ce pays au début du siècle sont du ressort d'entreprises privées auxquelles l'État a concédé cette tâche. C'est cette dernière

1. Gurnah Abdulrazak, *Paradis*, roman traduit de l'anglais par Anne-Cécile Padoux, Paris, Denoël, 1995, p. 95.

2. Il sera préféré, aux termes, trop large, d'« espace » et trop réducteurs, de « bâtiment » ou de « construction », l'utilisation de celui d'« édifice », considéré comme un « ensemble vaste et organisé ».

3. Les sources exploitées pour ce travail sont composées en majorité de documents égyptiens francophones écrits au début du siècle. La transcription de mots arabes vers le français n'y étant pas la même que celle qui prévaut actuellement, il sera pris ici pour référence celle, plus proche, qu'utilise Marcel Clerget dans sa thèse : *Le Caire. Étude de géographie urbaine et d'histoire économique*, Le Caire, Imprimerie E. & R. Schindler, 1934, 2 volumes, 355 p. et 416 p. Les transcriptions particulière à chaque citation sont, quant à elles, conservées telles quelles.

vouloir «faire du Caire une ville susceptible de rivaliser avec les grandes capitales européennes»<sup>4</sup>, digne d'accueillir les plus grands de ce monde pour l'inauguration du Canal de Suez, le 17 août 1869. A cet «urbanisme d'apparat»<sup>5</sup> – des palais, un opéra, un hippodrome et un cirque reliés par de grandes avenues rectilignes – il fallait aussi ajouter quelques équipements qui affirment la modernité et l'euroanéité de cette ville. Ainsi, ce n'est probablement pas seulement pour répondre à une véritable demande mais aussi par le fait du prince qu'est prise, à la fin des années 1860, la décision de bâtir le marché de Attaba, dont le modèle fut effectivement pris en Europe et revendiqué comme tel.

La construction de ce marché ne s'achève toutefois qu'au début des années 1890. D'une surface totale au sol d'environ 6000 mètres carrés, il est constitué de six pavillons séparés par de grandes allées pavées et couvertes qui se croisent perpendiculairement. Quatre d'entre eux abritent chacun une spécialité (boucherie, poissonnerie, vente de fruits ou de légumes et épicerie) et deux autres, plus petits, une boulangerie et quelques locaux de service. Il n'y a apparemment pas de caves ni de chambres froides communes et chaque locataire assume seul les obligations de son commerce, devant respecter les règles *minima* d'hygiène pour obtenir et conserver sa *rokhsa* (permis). Des grilles sont disposées à chacune des entrées de ce grand marché, permettant ainsi la fermeture complète et la surveillance en dehors des heures où la vente au public est autorisée<sup>6</sup>.

Ce lieu est ainsi spécifiquement dévolu à une vente d'alimentation qui est spatialement organisée et contrôlée aux niveaux sanitaire et fiscal, de manière permanente et réglée. Le choix de son emplacement est, lui aussi, apparemment calculé, au carrefour de nombreuses avenues qui rayonnent vers tous les quartiers du Caire et sur lesquelles sont progressivement construites de nombreuses lignes de tramways.

Si le marché de Attaba est incontestablement une réussite, il reste d'ailleurs encore très actif aujourd'hui, il sera le seul à être construit en Égypte par une autorité publique.

En effet, le colossal déficit des finances publiques égyptiennes à la fin du siècle dernier et l'établissement d'un contrôle international de sa dette – plus particulièrement celui exercé par les Britanniques après l'occupation du pays en septembre 1882 – amènent l'État égyptien à se dégager progressivement de toute une série de tâches dont il a initialement la charge. Ainsi, il est projeté en mai 1886 de concéder «certains travaux d'utilité publique tels que construction de chemins de fer, éclairage de villes, établissement de marchés publics et d'abattoirs» qui seront réalisés à l'avenir «à

l'aide de capitaux privés». Il est alors décidé de la constitution d'un «conseil qui serait chargé de faire les études que comporteraient ces demandes de concessions»<sup>7</sup>.

## Les marchés de Port Saïd et d'Alexandrie

La première concession ainsi accordée précède néanmoins d'un mois cette décision. Il s'agit de celle dont bénéficie M. Ramacciotti, pour établir le Marché Municipal de Port Saïd<sup>8</sup>. Inauguré en 1891, cet ensemble de petits bâtiments sans étage est organisé autour de cinq allées, une principale et quatre secondaires qui lui sont perpendiculaires, toutes pavées et couvertes. Hormis le



Vue actuelle du Nouveau Marché d'Alexandrie, côté porte principale. Ce marché n'est plus en activité et trois des quatre «halls» n'ont plus de toiture. L'ensemble a été subdivisé en petits ateliers de réparation de voitures, de chaudronnerie et garages.

fait qu'il est financé et géré par une personne privée et qu'il est de dimension plus modeste, 3000 mètres carrés environ, il s'agit là d'une configuration très proche de celle du marché de Attaba.

C'est à Alexandrie qu'apparaissent les premiers vrais changements dans la conception des édifices marchands

4. Raymond André, *Le Caire*, Paris, Fayard, 1993, p. 309.

5. Volait Mercedes, «Composition de la forme urbaine au Caire», in *Peuples méditerranéens*, N° 41-42, Paris, octobre 1987-mars 1988, p. 111.

6. Un devis, établi par Pierre Grand bey pour terminer la construction inachevée des «nouvelles Halles du Caire», nous renseigne sur l'état des travaux en 1890 : si les dépenses déjà faites sont estimées à 12 000 livres égyptiennes, il reste encore à achever les maçonneries et plafonnages, le pavage et la couverture des rues, la pose des portes, latrines, grilles en fer, etc., ainsi que la réalisation des rues qui entourent le futur marché. *Archives Nationales Égyptiennes*, Ministère des Travaux Publics, carton 1/8.

7. Lettre du Ministre des Travaux Publics, Abdel Rabman pacha Rouchdy, à la présidence du Conseil des Ministres, datée du 6 mai 1886, *Archives Nationales Égyptiennes*, Ministère des Travaux Publics, carton 1/6.

8. Note du Ministère des Travaux Publics, datée du 29 avril 1886, *Archives Nationales Égyptiennes*, Ministère des Travaux Publics, carton 1/6.

en Égypte. Dès la fin du dix-neuvième siècle, la municipalité de cette ville pense à « créer des “halles” spécialisées jouant à la fois le rôle de Marché de détail et de demi-gros sur le modèle de celles de Attaba, au Caire. Le schéma que définissent les services municipaux est limité : une halle aux poissons, une halle aux produits frais (fruits et légumes) et une à la viande »<sup>9</sup>. Pour des raisons d'économies budgétaires, et donc de la même manière que le fait l'État égyptien, cette tâche sera finalement déléguée par la Commission Municipale<sup>10</sup> à une entreprise privée. Les frères Dégardié, « négociants italiens originaires du Piémont et arrivés en Égypte vers 1876 »<sup>11</sup>, construisent ainsi en plusieurs étapes un bâtiment d'environ 6 000 mètres carrés au sol qui dépasse certainement les projets initiaux de la municipalité d'Alexandrie.<sup>12</sup>

## Le marché de la gare du Caire

Au Caire, un marché de gros et de détail est bâti devant la gare du Caire. Financé par une société privée, il est ouvert au public en 1910 et bénéficie d'un emplacement exceptionnel, à une centaine de mètres de la Gare Cen-



Vue de l'allée principale du marché de la Gare du Caire, dans son état actuel.

trale du Caire, d'où partent et où arrivent les trains de Haute-Égypte et du delta du Nil, de la gare du Pont Limoun qui dessert la ville nouvelle d'Héliopolis et de plusieurs lignes de tramways. Ce Marché de la Gare du Caire reprend le schéma, désormais classique, des deux allées en croix, pavées et couvertes, qui organisent quatre pavillons composés de boutiques en rez-de-chaussée et d'un étage partiel contenant des bureaux, composant là un ensemble d'environ 4 500 mètres carrés au sol.<sup>13</sup>

## Le marché central du Caire : Bab el-Louk

L'année suivante, en 1911, un Égyptien de confession juive, Joseph Aslan Cattau, crée la Société des Halles Centrales d'Égypte qui construit en plein centre du Caire un autre très grand marché sur une parcelle de 6 200 mètres carrés :

« Une immense construction attire depuis quelques jours les regards et retient la curiosité des passants sur la place de Bab el-Louk<sup>14</sup>, près du chemin de fer de Héliouan. »<sup>15</sup>

« [...] Dans le vaste Hall couvert par une toiture métallique de 24 mètres de hauteur se trouvent les boutiques du marché même, pour bouchers, épiciers, fruitiers, marchands de légumes, charcutiers, marchands de beurre, etc., en un mot pour toutes les denrées de l'alimentation. Une section spéciale est installée pour la vente de poisson et une autre pour la vente de volaille. Toutes ces boutiques sont pourvues de grands comptoirs en marbre. Tout a été prévu et étudié pour assurer à tout le Marché l'aération et la propreté la plus absolue. Les différentes canalisations et les installations sanitaires, faites sur les indications mêmes du gouvernement, garantiront tous les produits et toutes les denrées contre les mauvaises émanations et les miasmes dangereux pour la santé publique »<sup>16</sup>.

« [...] Il est certain que ce Marché sera une nouveauté au Caire par son ambiance, son bon emplacement commercial et sa position à la jonction de sept lignes de tramways, ce qui permet à chacun de trouver tout ce dont il a besoin sans difficulté »<sup>17</sup>.

Le marché de Bab el-Louk est ouvert au public le premier mai 1912, et les descriptions de ces articles, même si elles semblent exagérées, révèlent un projet au moins aussi ambitieux que celui des frères Dégardié avec sa grande halle à structure métallique digne d'une grande gare de chemin de fer.

9. Ilbert Robert, « L'invention du marché : Alexandrie 1850-1920 », Tome II, sous la direction de Daniel Panzac, Paris, Editions du CNRS, 1994, p. 368.

10. Contrairement à la ville du Caire qui est directement gérée par les administrations centrales du pays, dont le *Tanzim*, service de la voirie qui dépend du Ministère des Travaux Publics, la ville d'Alexandrie est administrée par une « Commission Municipale ». Sur Alexandrie, voir la thèse de doctorat d'État de Robert Ilbert, *Alexandrie, 1830-1930. Histoire d'une communauté citadine*, Le Caire, Institut d'Archéologie Orientale, 1996, 2 tomes, 886 p.

11. Ilbert Robert, « L'invention du marché : Alexandrie 1850-1920 », art. cit., p. 370.

12. Wright Arnold, *Twentieth century impressions of Egypt, Its history, people, commerce, industry and resources*, Londres, Lloyd's Greater Britain Publishing Company LTD, 1909, p. 464. Cet ouvrage est une sorte de gros catalogue qui, sur le même principe que le *Who's who*, présente sous leur meilleur jour les « personnalités influentes » du moment et leurs œuvres en Égypte, chacune d'elles payant pour y insérer ses textes, en anglais et/ou en français, le texte que nous citons ici étant publié dans les deux langues.

13. Clerget Marcel, *Le Caire, étude de géographie urbaine et d'histoire économique*, op. cit., tome 2, p. 81.

14. La place où est construit le marché de Bab el-Louk s'appelle « Square de Bab el-Louk », elle s'appellera ensuite « Midan (place) el-Azhar », puis « Midan el-Falaky ». Elle est pourtant fréquemment appelée, comme ici, « Place de Bab el-Louk » alors qu'une vraie « Place de Bab el-Louk » existe bien non loin de là.

15. « Un nouveau marché au Caire », article non signé, in *La Bourse Égyptienne*, quotidien égyptien francophone, 9 octobre 1911, p. 3.

16. « Nouveau marché de Bab el-Louk », article non signé, in *Le Journal du Caire*, quotidien égyptien francophone, 10 février 1912, p. 3.

17. « Le marché aux légumes (nouveau au Caire) », article non signé, in *Al Ahrām*, quotidien égyptien arabophone, 6 novembre 1911, p. 3 (traduction Ahmed Makhlouf).



## Le petit marché d'Héliopolis

Enfin, un article annonce la construction d'un dernier marché à Héliopolis, la ville nouvelle qui se bâtit à quelques kilomètres de là, en plein désert, sur l'initiative du baron Empain. Voici comment le projet y est présenté :

«[...] Toutes les dispositions seront prises pour que rien ne soit oublié, les appareils les plus perfectionnés seront installés et l'on peut être certain que tout sera pris en considération pour que les règles les plus minutieuses de l'hygiène soient observées à l'entière satisfaction des habitants de l'Oasis qui verront ainsi compléter la cité ultramoderne dans laquelle ils habitent. Une fois de plus dans cette mesure on reconnaîtra le minutieux souci de bien-être que M. Le Baron Empain et le Conseil d'Administration de la Société d'Héliopolis portent à toutes choses, souci qui rend certain de les trouver toujours au premier rang de ceux qui marchent vers le progrès et le mieux-être »<sup>18</sup>.

Ce texte n'est qu'une annonce d'intentions et deux explications peuvent être données à sa publication avant même qu'une première pierre soit posée.

– Le baron Empain ayant toujours fait siennes les argumentations moderniste et hygiéniste pour « vendre » sa ville nouvelle, il se devait d'annoncer cette construction au moment où les mérites de ces nouveaux marchés sont tant vantés dans la presse.

– Empain est aussi un éternel concurrent de Joseph Aslan Cattai et consorts avec lesquels il s'est opposé plusieurs fois, notamment pour la reprise de concessions de chemins de fer<sup>19</sup>. Il ne peut donc leur laisser le champ libre pour l'édification de nouveaux marchés.

C'est certainement ce dernier point qui explique le mieux cet empressement à marquer ce terrain mais, dans les faits, le marché d'Héliopolis sera de dimen-



Vue d'une des entrées latérales du marché d'Héliopolis.

sions très raisonnables, moins de 2000 mètres carrés au sol, reprenant le schéma désormais éprouvé des deux allées en croix. Tout à fait à l'échelle de cette ville naissante, il ne peut donc être comparé à ceux de Attaba, d'Alexandrie ou de Bab el-Louk.

## Une ambition inaccomplie : le Nouveau Marché d'Alexandrie

Alors même qu'elle bénéficie de moyens importants et de forts appuis politiques locaux, la tentative des frères Dégardié pour rassembler sous un même toit l'ensemble des commerces alimentaires du centre d'Alexandrie est un échec.

De fait, l'implantation d'une telle structure entre inévitablement en concurrence avec toutes les formes de commerces alimentaires environnants, ce qui ne peut se faire sans heurts. Cette concurrence est d'ailleurs ici double, les frères Dégardié devant attirer à la fois commerçants et clientèle par les seuls avantages dont se prévaut leur marché. Ce serait toutefois sans compter avec le lourd handicap que constituent la situation du terrain sur lequel ce marché est construit et la résistance passive que peuvent opposer à ce marché les commerçants déjà présents dans cette ville en ne s'y installant pas.<sup>20</sup>

## Hygiène, concurrence et responsabilité municipale

Ce handicap est sans doute à l'origine d'une vive polémique qui se développe au début de l'année 1912, faisant suite à une offensive médiatique et administrative contre les anciens marchés d'Alexandrie, en particulier celui de Attarine, situé non loin de celui des frères Dégardié. Des plaintes sont déposées contre ce vieux marché, sous le prétexte qu'il ne garantit pas des conditions d'hygiène suffisantes et, à la suite d'une première mise en demeure adressée à son propriétaire, il est fermé sur décision de la Municipalité. Cette mesure provoquant de nombreuses manifestations de protestation, le gouvernement commande une enquête à Ismail pacha Sidky, sous-secrétaire d'État au Ministère de l'Intérieur, qui réunit la Commission Municipale pour débattre de l'affaire, séance dont la presse rend compte<sup>21</sup> :

«[...] Christodoulo a obtenu en 1906 une oksa<sup>22</sup> (autorisation) moyennant engagement de sa part de faire certains travaux d'amélioration qui ont été exécutés. On s'est aperçu plus tard que ces travaux étaient insuffisants ; on lui en a imposé d'autres, il ne les a pas faits, il a été mis en contra-

18. « Un marché à Héliopolis », article non signé, in *La Bourse Égyptienne*, quotidien égyptien francophone, Le Caire, 25 février 1912, p. 3.

19. Un article non signé, intitulé « Cairo-Helouan Railway », fait part de cette rivalité récurrente à l'occasion du renouvellement de la concession de ce chemin de fer obtenue par un groupe de financiers égyptien dont Joseph Aslan Cattai est un membre influent (*Egyptian Gazette* datée du 30 avril 1904).

20. Wright Arnold, *Twentieth century impressions of Egypt, Its history, people, commerce, industry and resources*, op. cit., p. 464.

21. En dehors de ce que la presse locale en relate, les informations utilisées ici à propos des marchés d'Alexandrie proviennent des travaux de Robert Ilbert cités précédemment.

22. Il s'agit en fait d'une *rokhsa* (permis).

vention ; mais sa négligence est justifiée pour des raisons impérieuses dont peut témoigner le docteur Valensin bey qui traitait son enfant, tombé malade et mort dans l'intervalle.

«[...] Ce sont là, vraiment des circonstances qu'il faudrait prendre en considération, dit le délégué du Gouvernement ; ajoutées au fait que le propriétaire de ce marché, existant depuis un temps immémorial, se présente aujourd'hui pour exécuter tous travaux de nature à rendre son marché conforme aux dispositions hygiéniques, elles pourraient constituer pour la Municipalité une obligation morale d'acquiescer à sa demande.»<sup>23</sup>

Sous la pression du gouvernement, la municipalité propose finalement d'autoriser la réouverture du marché Attarine mais décide de verser une compensation financière aux frères Dégardié...

«L'affaire en est à ce point que lorsque les réparations auront été exécutées au marché Attarine, il recevra une nouvelle autorisation de la Municipalité et sera rouvert. Autrement, il en résulterait de sérieux inconvénients pour les habitants du district de l'Attarine qui se verraient privés du marché situé dans leur centre. Le marché Dégardié est sans doute hygiéniquement installé, mais il n'est pas situé dans un point central, comme l'autre»<sup>24</sup>.

## Changement d'échelle et corruption

D'après Robert Ilbert, il y aurait eu collusion entre les frères Dégardié et le Baron de Menasce à propos de ventes et d'échanges de terrains dans la ville d'Alexandrie. Le baron, membre de la Commission Municipale, aurait pris l'engagement d'obtenir l'autorisation de la construction du Nouveau Marché d'Alexandrie mais aussi que

«préalablement, les établissements Christodopoulo (le Marché Attarine, NDLA), grands concurrents des Dégardié, soient condamnés et mis dans l'impossibilité de poursuivre leurs activités. Les frères Dégardié, de leur côté, négocient avec les commerçants touchés par l'annonce de la fermeture du marché d'Attarin ; et les Tribunaux Mixtes condamnent Christodopoulo en 1912 : en maintenant son marché malgré les mesures prises contre lui, il fait "une concurrence déloyale au marché Dégardié... Contrainant la Municipalité à lui venir en aide"»<sup>25</sup>.

L'engagement du baron de Menasce dans cette opération s'explique alors et révèle les manières de faire des frères Dégardié pour assurer le succès de leur entreprise. Le seul jeu de la concurrence ne suffisait pas à faire venir dans leur propre bâtiment la majorité des commerces alimentaires de la ville, il leur faut obliger les anciens marchés à fermer leur portes. L'échec, malgré tout, de ces manœuvres vient d'une sous-estimation des capacités de réaction des commerçants – notamment celles, brutales, des poissonniers qui réclament une halle aux poissons sur le rivage – et de la remise en cause, du plus en plus forte, de certains membres de la Municipalité qui abusent de leur position, dont le baron de

Menasce qui devra démissionner à la suite de cette affaire.

L'exemple du marché des frères Dégardié permet néanmoins de relever deux aspects majeurs de ces nouveaux édifices marchands :

– Pour qu'un tel marché soit « d'une importante valeur commerciale »<sup>26</sup>, il y a obligation de « vendre » au mieux les surfaces de vente qu'il propose. De tels investissements ne peuvent ainsi se concevoir sans une stratégie élaborée qui assure le succès de cette opération.

– Le nombre, la qualité et la diversité des commerces proposés entraînent un changement d'échelle au niveau de la clientèle visée qui ne peut plus être celle d'un seul quartier et conduit à une plus grande interdépendance avec un environnement élargi. Ce passage à l'échelle de la ville conditionne ainsi l'emplacement de ces nouveaux marchés qui doivent pouvoir bénéficier au mieux des transports urbains.

## L'expérience capitaliste : le marché de Bab el-Louk au Caire

Au Caire, au moment même où se développe le « scandale des marchés » d'Alexandrie, est publié l'article suivant :

« Depuis plusieurs années déjà, nous avons vivement combattu dans ce journal le déplorable état sanitaire de certains « bazars » de quartier de la Capitale, et démontré la nécessité de créer des grands marchés, en raison du chiffre toujours croissant de la population. Contrairement à tout principe d'hygiène, ces bazars installés dans des ruelles étroites, bordées de maisons pour la plupart d'une malpropreté sordide, constituent un foyer à ciel ouvert de peste et d'infection latente : les deux marchés dits Aclimaoui dans la rue d'Abdine et Bazar Copte dans le quartier Clot bey nous offrent les types du genre, disons mieux du mauvais genre. [...] »

« Nous constaterons avec plaisir qu'une sérieuse initiative a permis de créer à Bab el-Louk un nouveau marché conçu dans les meilleures conditions, tant au point de vue de l'agencement que des lois de l'hygiène ; le marché d'Ataba el-Khadra n'était plus suffisant pour desservir certains quartiers de la Capitale, et c'est un grand pas de fait dans l'approvisionnement général. »

« Mais d'autre part, cette innovation, qui, nous n'en doutons pas, étendra par la suite ses ramifications, implique en quelque sorte la suppression de ces bazars d'un autre âge de Clot bey et d'ailleurs, qui de ce fait subissent une atteinte

23. « Les scandales des marchés », article non signé, in *La Bourse Égyptienne*, quotidien égyptien francophone, Le Caire, 20 février 1912, p. 2.

24. « La question des marchés à Alexandrie », article non signé, in *La Bourse Égyptienne*, quotidien égyptien francophone, Le Caire, 10 février 1912, p. 2.

25. Ilbert Robert, « L'invention du marché : Alexandrie 1850-1920 », art. cit., p. 372 et p. 373.

26. Wright Arnold, *Twentieth century impressions of Egypt, its history, people, commerce, industry and resources*, art. cit., p. 464.

fatale à leur antique droit de cité. Ou, si l'on n'ose se résoudre, par crainte de revendications commerciales, à leur disparition, que du moins l'on procède à leur assainissement devenu indispensable, ou à leur déplacement, sur un point plus conforme aux intérêts de la santé publique.

« Ainsi arrivera-t-on à transformer la vieille cité en une ville propre et hygiénique dans tous ses quartiers, et l'effet de ces aspirations nouvelles se constate déjà par le déplacement du commerce riche du Mousky vers les quartiers modernes. L'élan est donné, le mouvement s'opère et les barrières que l'on jugeait infranchissables, du modernisme et de l'hygiène, tomberont l'une après l'autre sur les ruines du passé »<sup>27</sup>.



Vue de l'état actuel du marché de Bab el-Louk. Le deuxième étage, reprenant l'esthétique du premier, a été construit dans les années 40, le troisième fut bâti en plusieurs étapes depuis les années

## Un investisseur de dimension nationale

La concurrence entre nouveaux marchés, emblèmes et présages de la transformation de la « vieille cité en une ville propre et hygiénique dans tous ses quartiers », et souks traditionnels « d'une malpropreté sordide »<sup>28</sup> apparaît ainsi aussi vive au Caire qu'à Alexandrie. La ville du Caire

activités s'étendent aussi à l'agriculture avec la Société du Wadi Kom Ombo (12 000 hectares de terres désertiques transformées en terres fertiles par l'irrigation), la Société du Cheikh Fadl (culture de canne à sucre et de coton), la Société Agricole Égyptienne, la S. A. Viticole et Vinicole d'Égypte, la Société Royale d'Agriculture et la S. E. d'Irrigation.

Ils ne négligent pas non plus le secteur des transports avec la création des Omnibus Suares (première compagnie de transport automobile urbain du Caire), du Chemin de Fer de Hérouan, de l'*Egyptian Delta Light Railways Co*, du Chemin de fer de Keneh à

### NOUVEAU MARCHÉ DE BAB-EL-LOUK

PLACE BAB-EL-LOUK — AU CAIRE

Desservi par huit lignes de Tramways en communication avec tous les quartiers de la Ville et de la Banlieue

OUVERTURE 1<sup>ER</sup> MAI

Magasins à louer à partir de Lstg. 2 par mois.

n'aura pourtant pas son propre scandale des marchés. Il est vrai que les promoteurs du marché de Bab el-Louk bénéficient de l'expérience des déboires des frères Dégardié et, surtout, du baron de Menasce, le créateur de la Société des Halles Centrales d'Égypte, Joseph Aslan Cattau pacha, n'étant autre que son propre cousin...

Ce nouvel acteur fait partie d'une grande famille égyptienne de confession juive et son grand-père, Yacoub de Cattau bey, était *Sarraf* (agent de change) général des vice-rois d'Égypte Abbas 1er et Said, mais aussi du Khédivé Ismaïl dont il était très proche. Les Cattau, alliés aux familles Mosseri, Rolo, Suares et de Menasce, créent et/ou développent de nombreuses sociétés en Égypte, dans le secteur des finances, entre autres, pour lequel ils sont des acteurs majeurs à travers le Crédit Foncier Égyptien, la *Commercial Bank of Egypt*, l'*Agricultural Bank of Egypt*. Ils participent, plus tard, à la création de la Banque Misr, première banque égyptienne indépendante de tous capitaux étrangers. Leurs

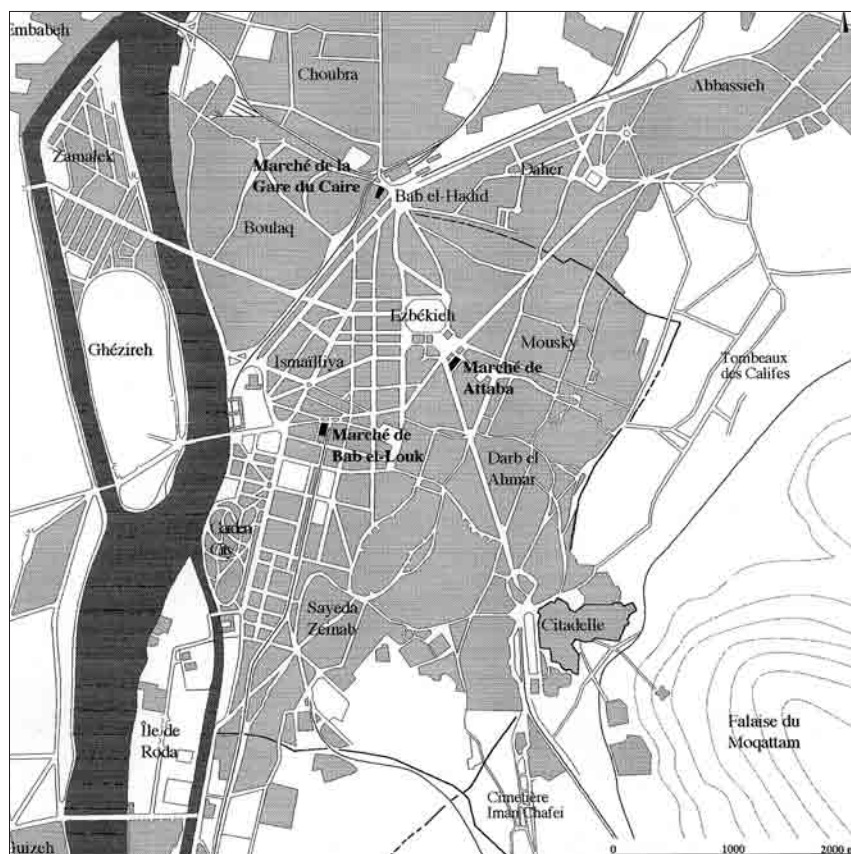
Assouan ainsi que de la Compagnie des Bateaux Omnibus. Ils sont également présents au sein des Sucreries et Raffineries d'Égypte, de l'Union Foncière d'Égypte, de la *Egyptian Delta Land and Investments Cy. Ltd.*, de la *Salt and Soda Co*, de la Compagnie des Eaux de Tanta, de la S. A. des Eaux du Caire, de la Compagnie Frigorifique d'Égypte, de l'*Imperial Chemical Industry*, de la S. A. des Cigarettes Gianaclis, de la Société Générale d'Électricité et de Mécanique et, enfin, de la société d'assurances *Crownegypt Company*<sup>29</sup>.

27. Delmont Pierre: « Les marchés du Caire » in *Le Journal du Caire*, quotidien égyptien francophone, Le Caire, 15 février 1912, p. 1.

28. *Ibid.*

29. Mizrahi Maurice, *L'Égypte et ses Juifs: Le temps révolu (XIXe et XXe siècles)*, Lausanne, Imprimerie Avenir, p. 64 à 70; Kramer Gudrun, *The Jews in Modern Egypt, 1914 - 1952*, Londres, I.B. Taurus & Co. Ltd., 1989, p. 76 et 77; Politi Eli I., *Annuaire des Sociétés Égyptiennes par Actions*, op. cit., années 1932 et 1936.





Plan du Caire.

De retour au Caire en 1882 après avoir terminé des études d'ingénieur à l'École Centrale des Arts et Manufactures de Paris, Joseph Aslan Cattau devient, après son oncle Moïse, l'un des membres influents de la famille et prend progressivement la direction ou crée une bonne partie des sociétés citées précédemment.<sup>30</sup>

C'est donc un homme d'affaires de très grande envergure<sup>31</sup>, dont les activités relèvent à la fois du capitalisme financier, foncier et industriel, qui fonde, avec son frère Adolphe, la Société des Halles Centrales d'Égypte en vue de « la construction, l'exploitation et l'acquisition de Halles (Marchés) aux centres du Caire et des principales villes de l'Égypte et de toutes entreprises ou opérations se rattachant aux dits objets »<sup>32</sup>.

Un fait confirme, si cela était encore nécessaire, l'habileté de Joseph Aslan Cattau à monter des affaires : il convainc deux banques françaises (O. A. Rosenberg et Cie et Blocq Frères et Fils) et un investisseur (Constantin E. Achillopoulo, sujet hellène domicilié à Paris) d'investir pour plus des neuf dixièmes du capital total de la Société des Halles Centrales d'Égypte<sup>33</sup>.

## Le nouveau quartier de l'Ismailieh

Jusqu'aux années 1860, Bab el-Louk marque la limite ouest de la ville ancienne du Caire, porte des terres inondables par le Nil (le terme de Bab el-Louk pourrait se tra-

duire par « porte de la plaine ») où sont installées l'une des corporations de porteurs d'eau, des tanneries, deux abattoirs, des marchés en plein air, des maisons de tolérance mais, surtout, un agglomérat d'habitations insalubres où s'entasse une population misérable<sup>34</sup>.

L'urbanisation des terres situées entre Bab el-Louk et le Nil, sous le règne du Khédivé Ismail, oblige tout ce petit peuple à trouver d'autres lieux moins convoités pour laisser la place aux belles avenues tracées au cordeau et aux somptueuses villas d'une population nettement plus aisée :

« La création la plus intéressante de cette époque, celle qui modifia le plus profondément l'aspect de la capitale, fut celle du quartier Ismailiah, entre l'Ezbekieh, la route de Boulaq, le canal Ismailiah, Kasr el-Nil et Bab el-Louk. [...] Pour encourager l'initiative privée et pour amener la formation d'un quartier conçu suivant les méthodes urbaines les plus récentes, Ismail pacha mit gratuitement ces terrains à la disposition de ceux qui s'engageaient à y construire immédiatement des immeubles valant au moins 2000 livres. Le succès couronna

cette tentative ; de charmantes villas s'élevèrent bientôt au milieu de jardins bien ordonnés. De larges avenues ombragées se coupèrent à angle droit ou en oblique, ou en convergeant vers les deux ronds-points principaux »<sup>35</sup>.

Au tournant du siècle, ce quartier entre dans une profonde mutation :

– La richissime population de ce quartier déserte ses palais et villas pour des quartiers plus au goût du jour comme Garden-City, Héliopolis, Méadi ou Zamalek. Profitant de ce mouvement, ces personnes, dont plusieurs membres de la famille Cattau, subdivisent leurs anciennes propriétés pour y édifier des immeubles de rapport ou vendre leurs terrains au meilleur prix. Cette den-

30. Cattau Joseph Aslan, *L'Égypte, aperçu historique et géographique, gouvernement et institutions, vie économique et sociale*, Le Caire, IFAO, 1926, 456 p. et *Le Khédivé Ismail et la dette de l'Égypte*, Le Caire, Imprimerie Misr, S.A.E., 1935, 209 p.

31. Mizrahi Maurice, *L'Égypte et ses Juifs : Le temps révolu (XIXe et XXe siècles)*, op. cit., p. 67 et 68.

32. Extrait de l'Acte préliminaire d'association en vue de la constitution de la Société des Halles Centrales d'Égypte, daté du 5 février 1911, publié dans le Supplément au « Journal Officiel » n° 34, Le Caire, 27 mars 1911, p. 1 à 6.

33. Ibid.

34. Raymond André, *Le Caire*, op. cit., page 245.

35. Clerget Marcel, *Le Caire...*, op. cit., tome 1, p. 198.

sification spéculative s'accompagne de l'installation d'une population moins aisée mais beaucoup plus nombreuse.<sup>36</sup>

– Les infrastructures de transport contribuent très fortement au développement des quartiers qu'elles desservent, mais plus encore à celui qui les centralise comme c'est le cas à l'Ismaïliah. La Société des Tramways du Caire obtient, le 5 décembre 1894, la concession de quatre lignes, dont deux passent par le square de Bab el-Louk. D'autres lignes s'y ajoutent et l'on compte, en 1911, huit lignes de tramways rayonnant de Bab el-Louk vers tous les quartiers du Caire<sup>37</sup>.

– A partir de 1875, un chemin de fer mène de Midan, au pied de la citadelle, au sud du Caire, là où Ismail veut créer la ville thermale de Héliouan. Cette entreprise, bloquée par la crise financière du pays, se libère le 30 avril 1888, lorsque le Conseil des ministres accorde la concession de la ligne à J. M. Cattai, fils et Cie, De Menasce, fils et Cie et Soares, frères et Cie. Ils obtiennent également le droit de créer un nouvel embranchement qui aboutit au square de Bab el-Louk, en plein centre des nouveaux quartiers du Caire, ce qui donne toute sa valeur à ce chemin de fer<sup>38</sup>. En 1911, 54 trains arrivent ou partent quotidiennement de la gare de Bab el-Louk<sup>39</sup>. Le même groupe reprend en 1896 la concession de la ville thermale d'Héliouan<sup>40</sup>, terminus de ce chemin de fer et il participe, en 1904, à la création de la Société *Egyptian Delta Land & Investment Cy. Ltd.*, qui construit la cité-jardin de Méadi le long de cette même ligne, à 10 minutes de Bab el-Louk<sup>41</sup>... Toutes ces entreprises se complètent donc à merveille : le chemin de fer profite du trafic généré par ces deux nouvelles banlieues du Caire qui, elles-mêmes, doivent leur réussite à la bonne desserte procurée par le train.

## Règles d'organisation du marché

Après avoir obtenu la maîtrise du terrain propice à l'implantation d'un nouveau grand marché, il ne reste plus à la Société des Halles Centrales d'Égypte qu'à construire et organiser cet édifice, ce qui est fait, le temps de l'hiver 1911-1912, de la manière suivante :

Le rez-de-chaussée se divise en trois grands sous-espaces bien déterminés :

– Une cinquantaine de boutiques extérieures se répartit sur les trois façades sur rue et ne communiquent pas avec l'intérieur du bâtiment. Elles sont dissociées de l'activité du marché et ne sont pas soumises aux horaires d'ouverture et de fermeture du bâtiment. Leur seule dépendance à

l'ensemble se manifeste par le paiement du loyer et le respect de quelques règles :

« De ne point changer la destination des lieux loués [...], de ne point céder son droit au bail, ni sous louer, ni prêter les lieux loués.

« De laisser le bailleur ou son délégué, visiter les lieux toutes les fois qu'ils le jugeront nécessaire.



Vue de l'intérieur de la halle du marché de Bab el-Louk. La densification des boutiques du rez-de-chaussée s'est faite progressivement depuis 1970.

« D'avoir son magasin en parfait état de tenue et de propreté tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, de même que la partie de trottoir qui est devant le magasin, et de n'y faire aucun dépôt d'ordures ou de balayures, de caisses ou d'objets quelconques. De faire à ses frais le balayage et l'arrosage quotidien devant les lieux loués.

« De n'apposer, accrocher ou tracer sur les murs de devanture aucune installation, aucun placard, tableau, écriteau, enseigne, affiche, aucune chose quelconque »<sup>42</sup>.

36. Moïse de Cattai bey y aurait obtenu 41 500 m<sup>2</sup> de terrain, d'après Jean-Luc Arnaud, *Le Caire – Mise en place d'une ville moderne, 1867-1907. Des intérêts khédiviaux aux sociétés privées*, 2 volumes, Thèse de doctorat d'Études Arabes et Islamiques, Aix-en-Provence, Université de Provence, 1993, 524 p.

37. Renseignements tirés des statuts de la Société, imprimés au dos d'une *part sociale sans désignation de valeur* émise en mars 1927.

38. Wiener Lionel, *L'Égypte et ses Chemins de Fer*, Bruxelles, M. Weissenbruch S. A., 1932, p. 463 et 464.

39. Horaires des trains publiés dans *Al Ahram*, quotidien égyptien arabe, 30 juin 1911, p. 4.

40. Wiener Lionel, *L'Égypte et ses Chemins de Fer*, *op. cit.*, p. 466.

41. Politi E. I., *Annuaire des Sociétés Égyptiennes par Actions*, *op. cit.*, p. 286. Sur la création de Méadi, voir Raafat Samir, *Maadi 1904-1962, society and history in a Cairo suburb*, Le Caire, Palm Press, 1994, 287 p.

42. Ces règles sont précisées dans tous les contrats de location qui sont rédigés en français jusqu'en 1942 (archives de la Société des Héritiers du Défunt Hussein Ahmed Issa, propriétaire actuel du marché de Bab el-Louk).



– La halle, grand espace ouvert et lumineux, à l'intérieur de laquelle s'exerce l'activité de marché alimentaire, est structurée par neuf allées qui structurent et distribuent 148 boutiques ou étals.

Bien que les locataires soient indépendants et gèrent chacun à leur manière leur commerce, un règlement très strict leur impose toutes sortes d'obligations, outre celles déjà prescrites aux boutiques extérieures.

Les horaires d'ouverture au public sont imposés à tous : de huit à quatorze heures et de dix-sept à vingt et une heures, l'achalandage et la préparation des étalages ne pouvant se faire que de sept à huit et de seize à dix-sept heures. Boutiques et étals doivent être entièrement lavés à grande eau avant chaque ouverture et après la fermeture du soir, soit trois fois par jour (les allées le sont également mais par des employés spécialement affectés à cette tâche par la société qui gère le marché). Après la fermeture définitive des portes à vingt-deux heures, seuls les deux gardiens de nuit, un par étage, peuvent rester à l'intérieur du bâtiment. Il est totalement interdit de modifier ou détériorer les boutiques et d'empiéter sur les allées avec des étals mobiles.

Enfin, tous les vendeurs doivent être vêtus de manière identique : pantalon noir, chemise blanche et nœud papillon noir...

– A l'arrière du marché, un passage situé entre les rues Mansour et el-Falaky, sert d'espace de service, commun à tous les commerçants. Il permet aux charrettes et camions de décharger leurs marchandises sans encombrer les rues et de les acheminer directement dans la halle ou les caves. On y trouve des garages, une fabrique de glace à rafraîchir, deux ensembles de trois toilettes et un local pour les gardiens. Une partie de ce passage est couverte pour protéger du soleil ou des intempéries les opérations de déchargement des marchandises. Dans ce passage se trouve également l'accès aux caves qui sont prévues pour tous les commerces du marché et dont certaines sont équipées de glacières.

Le premier étage est accessible au public par quatre escaliers, uniquement depuis l'extérieur du bâtiment. Une galerie, dominant l'intérieur de la halle, court sur trois de ses côtés pour y distribuer une cinquantaine de bureaux loués à diverses sociétés ainsi que ceux occupés par la Société des Halles Centrales d'Égypte. On y trouve également deux ensembles de toilettes publiques. Depuis cet étage, un escalier mène à une grande terrasse où sont installés une brasserie et un cinématographe à ciel ouvert.

Pour les bureaux du premier étage, il est stipulé que

« les locaux en question devront servir exclusivement pour bureaux et ne pourront quoi qu'il arrive servir à un autre usage, et notamment, il est formellement interdit de les employer comme habitation. Personne ne pourra y passer la nuit : les locaux devront être fermés aux heures fixées par la Société bailleuse »<sup>43</sup>.

D'autre part, il est

« interdit de stationner sur le palier donnant accès aux bureaux : chaque locataire n'aura le droit de placer à l'extérieur du bureau qu'une seule chaise pour domestique. De

même aucune caisse, marchandise etc. ne pourra être déposée pour un délai quelque court qu'il soit, à l'extérieur des bureaux »<sup>44</sup>.

Enfin, si parmi les commerçants qui occupent ce bâtiment très bien structuré et organisé, certains viennent néanmoins à faillir aux règles qui leur sont imposées, ils sont congédiés dans les plus brefs délais<sup>45</sup>.

La presse est « invitée » à visiter le marché en construction et, a fortiori, à le valoriser par ses articles, appuyés par les nombreux placards publicitaires publiés dans tous les journaux cairotes pour proposer des boutiques à la location ou annoncer l'ouverture du marché. Mieux, dans « différentes parties du Marché des emplacements ont été prévus pour la publicité par affiches ou par inscriptions : publicité de premier ordre que les négociants, fabricants, industriels, etc., etc., de l'Égypte et de l'Étranger auront grand avantage à utiliser pour la réclame de leurs produits ou de leur commerce »<sup>46</sup>.

L'utilisation qui est faite ici du discours hygiéniste n'a rien de philanthropique : la cible est une clientèle déjà sensibilisée à ce type de problème, Égyptiens aisés ou étrangers expatriés. La démarche est donc purement commerciale puisqu'il s'agit seulement de répondre aux demandes et attentes de la clientèle visée. Ce suremploi des arguments hygiénistes a néanmoins l'avantage de légitimer à la fois l'implantation de ces nouveaux marchés et la demande de fermeture de leurs prédécesseurs<sup>47</sup>. L'établissement de ces marchés peut alors être présenté comme irréversible et inéluctable, de façon à masquer toute ligne différente de développement puisque les barrières du modernisme et de l'hygiène sont appelées à tomber, pour le plus grand bien des populations...

Ainsi, l'inférence selon laquelle ces nouveaux édifices marchands sont établis uniquement pour résoudre des questions d'hygiène et permettre un meilleur contrôle de l'échange s'avère bien vite insuffisante dès lors que leur établissement passe par la promotion privée. Si certains, tel Monsieur Ramacciotti à Port Saïd, se contentent d'exploiter ces concessions de la même manière qu'une autorité publique le ferait, d'autres cherchent à en tirer un plus grand profit. Avec Dégardié ou Bab el-Louk, le marché devient lui-même marchandise à valoriser, véritable enjeu de tentatives monopolistiques ou de concurrences. C'est là que se trouve la principale innovation introduite par ce nouveau modèle d'édifice marchand : s'il vise à vendre au mieux des

43. Extrait d'anciens contrats de locations de bureaux (archives de la Société des Héritiers du Défunt Hussein Ahmed Issa).

44. *Ibid.*

45. Cette clause est inscrite dans tous les contrats de location et plusieurs anciens courriers attestent de son exécution lorsqu'elle s'est avérée nécessaire (archives de la Société des Héritiers du Défunt Hussein Ahmed Issa).

46. « Nouveau marché de Bab el-Louk », art. cit., p. 3.

47. C'est là l'un des paradoxes du capitalisme qui appelle à moins d'interventionnisme de la part de l'État tout en utilisant ce même interventionnisme pour parvenir à ses fins...

denrées alimentaires, son objectif premier est d'être le mieux placé sur le marché des marchés, un marché moderne<sup>48</sup>.

## Un nouveau modèle d'édifice marchand : le marché moderne

Le marché moderne, édifice urbain de vente au détail (principalement d'alimentation), créé spécifiquement et de toutes pièces pour cette activité, est le corollaire de l'introduction de nouvelles formes capitalistes de l'échange marchand et du développement de la division du travail. Dans cet espace dual, à la fois public et privé, les différentes catégories sociales en présence (propriétaires, commerçants, clientèles, etc.) ont des relations et des pratiques qui sont *a priori* réglées. Au-delà d'une simple location d'emplacements à des vendeurs indépendants, le marché moderne est administré par une autorité, publique ou privée, qui édicte des normes (lois, décrets et/ou règlements intérieurs) et gère les services collectifs (gardiennage, nettoyage, etc.). Ces qualités, associées à une mise en œuvre spatiale très élaborée, structurent un système complet et organisé de «surveillance»<sup>49</sup> et de «technicisation de l'échange»<sup>50</sup> qui autorise un contrôle sanitaire et permet, en outre, d'assurer des rentrées fiscales plus difficiles à recouvrer dans des secteurs plus informels. L'élaboration et la maîtrise de cet «environnement créé»<sup>51</sup> dépasse le cadre de l'édifice lui-même puisque le choix de son positionnement dans la ville, conditionnant en grande partie sa réussite, doit participer d'un projet plus global. Si un certain nombre de dispositifs assure à tous les commerçants, à l'intérieur même du

marché moderne, des règles de concurrence les plus équitables possibles, ce jeu n'est toutefois pas toléré à une échelle plus large : grande peut être effectivement la tentation de créer un monopole de la distribution alimentaire en généralisant l'établissement de ces nouveaux marchés, contrôlés par un seul et même groupe. Ainsi, le marché moderne est-il systématiquement mis en opposition par ses promoteurs aux marchés plus anciens et moins contrôlables, employant principalement à cette fin l'argumentation hygiéniste, objection du moderne, dit propre, à l'ancien qui serait sale. Cet aspect prend d'autant plus d'importance lorsque les pouvoirs publics concernés concèdent la tâche de construire et de gérer ces édifices à une entreprise privée. C'est dans ce dernier cas que la modernité de ces marchés prend tout son sens puisque, aux discours hygiénistes et philanthropiques qui contribuent à justifier son implantation, s'ajoute la «recherche rationnelle et systématique du profit» qui a trouvé «sa forme la plus adéquate dans l'entreprise capitaliste moderne»<sup>52</sup>.

*Pascal Garret*

---

48. Le choix de cette dénomination est suggéré par Robert Ilbert qui l'utilise par deux fois dans son article «L'invention du marché : Alexandrie 1850-1920», art. cit., p. 367 et p. 376.

49. Foucault Michel, *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Paris, Gallimard, 1975, p. 173.

50. Habermas Jürgen, *La technique et la science comme « idéologie »*, Paris, Gallimard, 1973, p. 3.

51. Giddens Anthony, *La constitution de la société*, Paris, PUF, 1987, 474 p.

52. Weber Max, *L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme*, Paris, Plon, 1964, p. 66 et 67.

> *Pascal Garret est architecte et prépare un doctorat à l'École des Hautes Etudes en Sciences Sociales sous la direction de Christian Topalov. Stagiaire de recherche de 1993 à 1995 au CEDEJ (Le Caire, Égypte) puis enseignant vacataire en sciences humaines en 1996 et 1997 à l'École d'Architecture de Paris-La Villette, il est actuellement allocataire de recherche à l'Institut de Recherche sur le Maghreb Contemporain (Rabat, Maroc).*