

Gouvernorat du Caire
Mairie de Paris
Atelier parisien d'urbanisme
avec le soutien
du ministère des Affaires étrangères

Projets au Caire Sayeda Zeinab

Ont participé aux études :
Au gouvernorat du Caire :
M. Ahmed Mohamed Mahmoud Ali, ingénieur ;
M. Mohamed Saad Badr Mobarez, ingénieur ;
M. Khaled Yehia Mohamed Hegazy, ingénieur voirie ;
Mme Mona Zakariya, architecte ;
Mme Omneya Abd el-Barr, architecte, interprète, chargée de la coordination au Caire ;
Mme Jacqueline Sabri Farag, architecte.

À la Ville de Paris :
M. Alain De Roeck, ingénieur en chef à la Direction du patrimoine et de l'architecture ;
M. Frédéric Objois, ingénieur à la Direction de la voirie et des déplacements ;
M. Pierre Veillat, ingénieur en chef à la Direction des parcs, jardins et espaces verts ;
Mme Christiane Blancot, architecte-urbaniste à l'Atelier parisien d'urbanisme ;
Guillaume Acloque, géographe ; Axel Kronborg, Syrine Mezgar et Mona Noaman, architectes ; Edwige Prestel, historienne ;
Phuong Hong, David Maignan et Christina Pailler, ingénieurs.

Pour leur soutien, nous tenons à remercier :
Au gouvernorat du Caire :
le général Zaki Abdel Ghany, vice-gouverneur du Caire Sud ; le général Mohamed Sami Abdel Rahim, chef du district de Sayeda Zeinab ;
Mme Enaam Sedky, directrice générale du département des relations publiques ;

Mme Isis Abel el-Messel, directrice générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction.

Au ministère du Développement local :
Dr Abdel Rahim Chéhata, ministre, ancien gouverneur du Caire jusqu'en juillet 2004.

À l'ambassade d'Égypte en France :
M. Taha Abdallah, conseiller culturel ;
M. Mahmoud Ismaïl, directeur du Centre culturel égyptien.

À l'ambassade de France en Égypte :
M. Jean-Claude Cousseran, ambassadeur de France ; M. Denis Louche, conseiller de coopération et d'action culturelle ; M. Guy Meublat, attaché de coopération ; M. Bernard Hugonnot, attaché culturel ; M. Richard Fostier, Mission économique française ;
Mme Hala Aziz, interprète.

À la Mairie de Paris :
M. Pierre Schapira, adjoint au maire de Paris chargé des relations internationales et de la francophonie, député au Parlement européen ; M. Stéphane Visconti, délégué général aux Relations internationales et Mme Marie-Pierre Bourzai, coopération décentralisée.

Au Cedej :
M. Alain Roussillon, directeur ; M. Robert Baron, secrétaire général,

À l'Oucc :
M. Olivier Pliez,
Mme Hala Bayoumi.

Directeur de publication :
Jean-Baptiste Vaquin.

Coordination éditoriale et iconographie :
Christiane Blancot et Omneya Abd el-Barr.

Cartographie et documents graphiques :
Guillaume Acloque, Axel Kronborg, Mona Noaman, Florent Bruneau, Atelier parisien d'urbanisme.
Photo de couverture :
Denis Dailleux

Traductions français-arabe :
Magda Bakir.

Révision des textes français :
Susan Watelet-Riou.
Révision des textes arabes :
Hanan Mounib.

Conception graphique :
Shannon/Design Dept.
Maquette : Martine Cléron.
Impression : Néo Typo, 1c, rue Lavoisier, 25044 Besançon Cedex.
Diffusion : Apur, 17, boulevard Morland, 75181 Paris Cedex 04 ;
tél. : 33 [0]1 42 71 28 14, www.apur.org

Cet ouvrage a été réalisé dans le cadre d'un partenariat entre le gouvernorat du Caire et la Mairie de Paris avec le soutien du ministère des Affaires étrangères français. Il est consacré à l'exposé et aux commentaires d'études et de projets techniques élaborés dans le cadre de la coopération entre les villes du Caire et de Paris, mais en aucun cas ne doit être regardé comme une publication officielle de la Ville du Caire et de la Mairie de Paris. Les points de vue et idées développés dans cet ouvrage n'engagent que leur auteur.

© Atelier parisien d'urbanisme, Paris.

ISBN: 2-900222-15-X
EAN: 978900222157
Dépôt légal : 2005.



MAIRIE DE PARIS

Gouvernorat du Caire
Mairie de paris
Atelier parisien d'urbanisme
avec le soutien
du ministère des Affaires étrangères

Projets au Caire

Sayedza Zeinab

Paris et Le Caire sont liées par un pacte d'amitié depuis 1985. En juin 2001, à la suite de contacts établis lors de la manifestation *Les Français aiment Le Caire*, le maire de Paris et le gouverneur du Caire ont décidé de donner à ce pacte une impulsion nouvelle, et d'initier une véritable coopération entre les deux capitales.

Le Grand Caire s'étend chaque jour davantage. On estime aujourd'hui sa population à près de 16 millions d'habitants. Son poids dans la vie égyptienne est considérable. Dans le même temps, la ville ancienne, inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco dès le début des années 1980, se dégrade inexorablement.

Histoire de la coopération Paris-Le Caire

Malgré l'attachement profond des Cairotes à ce patrimoine et l'importance que revêtent ces quartiers sur le plan économique, un grand nombre de maisons tombent en ruine chaque année ou font place à des immeubles.

Le gouverneur du Caire, déterminé à enrayer ce phénomène, s'est déclaré vivement intéressé par les expériences menées par la Mairie de Paris en matière de réhabilitation des secteurs historiques et par les procédures mises en place pour associer la population à l'élaboration des projets de quartier.

Lors d'une première réunion, qui s'est tenue au Caire en février 2002, le gouverneur a pro-

posé aux représentants de la Ville de Paris de travailler en collaboration étroite avec ses services sur la rénovation urbaine du district de Sayeda Zeinab. Ce quartier, situé au sud de la ville ancienne, abrite de façon emblématique d'intéressantes marques de la présence française et un important patrimoine mamelouk. Son évolution est caractéristique de la situation générale. À travers ce cas précis, le gouverneur souhaitait que soient recherchés et testés des méthodes et des outils adaptés. Chaque proposition devait se traduire par la définition d'une opération concrète, réalisable en mobilisant des compétences et des moyens locaux, sous l'autorité des services du gouvernorat. La démarche devait être pragmatique et le fruit du travail transposable à d'autres quartiers du Caire.

En décembre 2002, une mission d'experts a procédé à un premier diagnostic du quartier. Elle a identifié les problèmes les plus cruciaux et tracé les grandes lignes des actions à mettre en place. À l'été 2003, de jeunes universitaires ont effectué les recherches indispensables à la poursuite de l'étude : enquêtes et relevés de terrain. En fin d'année, des plans étaient établis et le gouverneur validait les principes généraux des actions à mener. La première concernait la rue 'Abdel Meguid al-Labbân, retenue comme projet pilote d'aménagement de l'espace public. La seconde portait sur le relogement des artisans mécaniciens de la rue 'Abu ad-Dahab qui travaillent aujourd'hui dans la rue même. La troisième concernait la réhabilitation du patrimoine bâti. Chaque action se déclinait en plusieurs projets, à coordonner avec les projets déjà lancés sur le sec-

teur par le ministère du Tourisme, par celui des Antiquités et par le gouvernorat lui-même. L'année 2004 a été consacrée à la mise au point technique du projet de la rue 'Abdel Meguid al-Labbân et aux premières études de relogement des ateliers de mécanique. L'année 2005 a vu le champ de l'étude s'étendre au quartier voisin de Qal'at al-Kabsh et à sa liaison avec la ville basse.

De jeunes urbanistes, architectes et ingénieurs ont assuré sur place le suivi du travail. De nombreux échanges ont eu lieu avec les promoteurs d'expériences comparables. Toutes les personnes concernées par le projet ont commencé à réfléchir ensemble sur la base de propositions concrètes.

C'est la découverte d'un des quartiers les plus attachants du Caire que cet ouvrage entend vous faire partager au travers de la relation du travail accompli. Un zoom sur Sayeda Zeinab montre d'abord en quoi ce quartier est emblématique de la vieille ville et de ses enjeux. Puis, une présentation des projets montre comment le réaménagement des rues, conjugué à un travail de réhabilitation des immeubles, peut devenir l'amorce d'une série d'opérations qui redynamiseront la vie du quartier.

La nature confiante et personnelle des relations qui se sont tissées au fil des missions, au Caire et à Paris, est sans doute la meilleure garantie du succès de cette opération, tant il est vrai que pour aboutir, celle-ci doit s'inscrire dans la durée et requérir de la persévérance. S'il m'est permis de former un vœu, ce serait de voir se créer sur place une agence d'urbanisme dotée des moyens nécessaires à la poursuite de cette réflexion.

Alain De Roeck



Sommaire

- 2** La coopération Le Caire-Paris,
Alain De Roeck
- 4** Abdel-Azim Wazir,
gouverneur du Caire
- 5** Bertrand Delanoë,
maire de Paris

Petits projets, grands enjeux

- 8** Réhabilitation du Caire ancien :
du Vieux Caire à Sayeda Zeinab,
Mona Zakariya, architecte
- 16** Un Nouvel escalier pour Qal'at al-Kabsh,
Axel Kronborg
- 20** Stratégie de réhabilitation,
Qal'at al-Kabsh et Tûlûn,
Guillaume Acloque
- 30** Rue Abu ad-Dahab, la cour des mécaniciens,
Christiane Blancot
- 34** Aménagement des rues 'Abdel Méguid
al-Labbân et el-Khoderi,
Alain De Roeck

Habiter la ville ancienne

- 46** Circulation et Déplacements,
Pierre Veillat
- 50** La vie quotidienne à Sayeda Zeinab,
Mohamed Sami Abdel Rahim,
Chef du district de Sayeda Zeinab
- 56** Histoire et actualité de Sayeda Zeinab,
les quartiers de Qal'at al-Kabsh et Tûlûn,
Guillaume Acloque
- 66** Le Caire, enjeux dans la vieille ville,
Christiane Blancot

Nous sommes particulièrement heureux de préfacer cet ouvrage qui nous invite à parcourir le quartier de Sayeda Zeinab avec un œil neuf. Il est le fruit d'une réflexion partagée entre Cairotes et Parisiens dans le cadre du pacte d'amitié qui lie les deux capitales depuis plusieurs années. Un échange qui représente la prolongation d'une longue tradition entre nos deux pays.

Un nouveau regard sur la ville à travers une vraie interaction entre nos cultures et nos civilisations nous a permis de retracer ensemble l'histoire d'un quartier cher à ses habitants.

Il nous rappelle comment notre ville s'est construite au fil des années et nous mène à ressentir le paysage qui nous entoure comme un élément de patrimoine à conserver précieusement.

Les Cairotes sont profondément attachés à leur ville.

Ils entretiennent avec elle une relation très personnelle, presque intime. Elle fait partie de leur vie. Il est temps de voir vivre une harmonie complète entre le vécu traditionnel de nos anciens quartiers et la vie quotidienne actuelle.

En plaçant l'homme au centre de ses préoccupations, en cherchant à respecter son environnement et à lui offrir des conditions de vie à la hauteur de ses aspirations, il ouvre des fenêtres sur l'avenir.

Depuis quelques années, mené avec beaucoup de patience et de pragmatisme, un formidable travail de restauration des monuments du Caire est en cours qui redonnera bientôt à la ville ancienne son éclat légendaire. Mon souhait est que ce mouvement ne se limite pas à la simple mise en valeur de bijoux historiques inestimables mais qu'il soit perçu comme le point de départ emblématique d'un mouvement de rénovation plus large qui profite à la vie quotidienne des quartiers.

Car c'est bien le regard qu'on porte sur la ville qu'il nous faut d'abord renouveler si l'on veut inventer les solutions qui lui permettront de faire face à l'avenir.



Docteur Abdel-Azim Wazir,
gouverneur du Caire

Le Caire, ville millénaire et foyer de haute civilisation, est un des plus anciens berceaux de la culture urbaine d'Égypte et du monde. Ville vivante et en perpétuelle mutation, elle garde en son cœur les marques de plusieurs siècles de développement et d'histoire.

Le quartier de Sayeda Zeinab, dont il est question dans cet ouvrage, est occupé depuis douze siècles : de l'époque tûlûnide jusqu'à nos jours, ce quartier populaire et emblématique du centre du Caire a su se moderniser, tout en gardant vivants sa vie et son paysage traditionnels. La nécessité de rénover cet espace et de redynamiser son économie, comme nous le faisons à Paris aujourd'hui dans de nombreux arrondissements, répond à l'attachement profond des Cairotes à ce patrimoine. C'est pourquoi le gouverneur du Caire et moi-même avons souhaité, en 2002, redynamiser la coopération décentralisée entre les villes du Caire et de Paris, liées par un pacte d'amitié et de coopération depuis 1985, en engageant un projet très concret : la rénovation urbaine du quartier de Sayeda Zeinab. J'ai le plaisir de préfacier, aux côtés du gouverneur du Caire, cet ouvrage, *Projets au Caire : Sayeda Zeinab*, fruit de la coopération entre les deux villes, témoignage précieux des enjeux de la protection du centre historique de la capitale égyptienne, mais aussi référence pour les aménagements futurs du quartier de Sayeda Zeinab.

Avec le soutien du ministère français des Affaires étrangères, les équipes techniques des deux villes se sont mobilisées pendant les trois années de cette coopération exigeante, abordant les thématiques de l'aménagement des espaces publics, de la protection du patrimoine bâti et du développement économique.

Le travail effectué me paraît précieux à la fois par sa méthode et par ses objectifs. Il a permis de mettre en commun nos savoir-faire en élaborant ensemble les outils modernes, d'analyse et d'aménagement qui prennent en compte les spécificités du centre ancien du Caire, ainsi que la richesse de son patrimoine, la diversité sociale et la vitalité culturelle de ses quartiers.

Il a permis aussi de développer un urbanisme à dimension humaine qui constitue l'un des principaux enjeux auxquels la plupart des grandes métropoles sont aujourd'hui confrontées. Car chacun a tout à gagner d'un échange d'expériences et de compétences qui, au-delà de ses bénéfices concrets, est aussi un moyen de s'ouvrir au monde et de renforcer les liens d'amitié et de solidarité entre nos collectivités. Je forme le vœu que ce travail bénéficie directement aux habitants du quartier de Sayeda Zeinab et qu'il permette aussi de réaffirmer les liens de coopération et d'amitié entre Le Caire et Paris.



Bertrand Delanoë,
maire de Paris



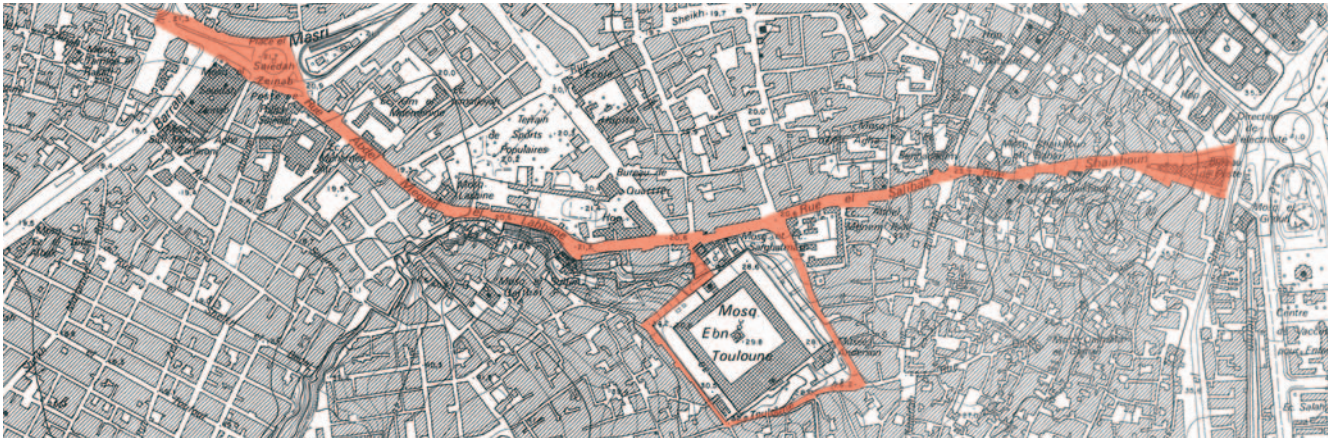
مع صغيرة، كبيره



مشاريع
تحديات

**Petits projets
grands enjeux**

Réhabilitation du Caire ancien : du Vieux Caire à Sayeda Zeinab



La signification du terme « réhabilitation » me fait encore peur, même après sept ans de travail dans les rues des quartiers anciens du Caire. En 1998, lorsque j'ai commencé ce travail, j'avais seulement en moi le rêve du chercheur et l'amour de la ville.

Il faut avouer que, bien que dotée d'une longue pratique d'architecte, affronter les problèmes d'une communauté humaine vivante et dynamique est dur et difficile, surtout dans un contexte où aucune méthode ni aucune réglementation n'existe.

La peur, alors, serre l'estomac et chatouille les poumons.

La tâche paraît démesurée, car il faut penser en même temps la ville et son architecture, les habitants et leurs besoins, les budgets et leurs limites, le cadre juridique et ses contraintes, le droit public, l'intérêt général et les enjeux politiques. Intervenir sur la ville en architecte ou en urbaniste signifie affronter un nombre considérable de facteurs sociaux et politiques touchant à la fois aux rues, à leur aspect et à leur fonctionnement, et au logement, c'est-à-dire à ce qui constitue les conditions de la vie quotidienne des habitants et leur

bien le plus intime. À mon sens, tout cela n'est pas uniquement un travail de dessins de plans, car la réalisation du projet dépendra d'un nombre colossal de facteurs visibles et invisibles.

Apprentissage : la réhabilitation du Vieux Caire

Comment naît un projet de réhabilitation ? Le projet du Vieux Caire a été lancé par le ministère du Tourisme avec la collaboration du gouvernorat du Caire. Il faut bien préciser que, pour ces deux autorités, le projet était d'une grande importance.

Le site du projet s'étend sur un kilomètre carré, dans lequel se concentrent plus de dix bâtiments historiques qui accueillent un nombre très important de touristes. Ce complexe historique est entouré d'un quartier d'habitats très modestes, presque en ruine.

La première idée des autorités était de masquer ce quartier ou de le démolir. Mais démolir coûtait très cher et pouvait avoir des conséquences politiques assez importantes en cas de réaction des habitants. Il a donc été décidé de l'embellir, et de masquer les logements. La commande qui a été faite à l'architecte, que j'étais, était donc

bien celle-là : embellir et masquer. Or, il n'était pas envisageable, pour moi, de réaliser cette commande ainsi. Il fallait donc que j'essaie de rapprocher l'objectif des autorités de la réalité du quartier, en fixant quelques principes qui me permettraient de réaliser un projet prenant en considération le bien-être des habitants.

Si le but du projet était d'améliorer le tissu urbain qui entoure les lieux de visite touristique, cela voulait dire que les habitants devraient accepter l'autre et même l'accueillir ; il fallait donc que les habitants soient pleinement impliqués dans le projet, parvenir à les rendre fiers de leur quartier et pour cela, résoudre tous les problèmes qui touchent à leur vie quotidienne, leurs maisons, leurs rues, les stations d'autobus, leurs ressources économiques, etc. Il fallait les rendre fiers de la manière dont ils vivent dans ce quartier, fiers de leur environnement car cela signifie beaucoup pour eux, et influence leur attitude envers les autres.

La décision politique de tenter l'expérience a été prise et le projet a pu démarrer.

Le projet du Vieux Caire représentait, pour les autorités comme pour moi, une expérience assez difficile car aucune réglementation ne l'encadrerait.

Seuls le contrôle financier du projet et les relations entre l'architecte, chef de projet, et l'entrepreneur étaient clairement établis. Mais le rôle des autorités locales n'était pas défini car ce type de projet urbain était alors totalement nouveau.

Il fallait donc convenir ensemble de quelques règles pour intervenir dans les immeubles d'habitation.

1. Supprimer tous les défauts structurels des immeubles (fissures dans les murs porteurs, détérioration des structures en béton armé. Très souvent nous avons découvert des colonnes rasées au rez-de-chaussée de magasins) ;

2. Consolider tous les éléments qui présentent un danger pour les habitants ou leurs enfants (balustrades branlantes, fissures des encorbellements, cages d'escalier vé-

tustes et marches d'escalier cassées, etc.) ;

3. Remplacer toutes les fenêtres en aluminium par du bois avec l'accord des habitants ;

4. À l'intérieur des appartements, faire des dallages là où ils n'existaient pas ;

5. Créer ou refaire les installations sanitaires et la tuyauterie car les fuites dans les tuyaux d'eau, vétustes, sont la première cause de détérioration des murs d'un immeuble ;

6. Refaire les réseaux électriques car les installations précaires sont la principale cause d'incendies domestiques ;

7. Enfin, réaliser les travaux urgents demandés par les habitants, après avoir évalué leur importance. La restauration des façades constituait le point le plus délicat de l'intervention : nous devions les adapter au quartier « historique », mais comment adapter des façades dites « informelles » à un quartier historique ? Conserver une architecture neutre et simple était la seule façon de respecter les habitants et d'éviter tout changement néfaste à leur vie quotidienne.

La position adoptée, clairement définie pour tous, était de ne rien faire sans l'acceptation des habitants ou qui ne fût à leur demande. Ce principe était important et devait conduire toutes les actions. Il fallait donc convaincre toute l'équipe du projet de témoigner du

بشارع الصليبية Rue Saliba,
avant les travaux
قبل أعمال الإصلاح



أعمال النجارة الجديدة في موقع العمل
بشارع الصليبية

les nouvelles menuiseries sur le chantier
de la rue Chaikhoun

respect aux habitants, d'être à l'écoute de leurs besoins et de se conformer autant que faire se peut à leurs désirs car leurs réflexions pouvaient nous révéler des problèmes ou nous montrer des obstacles qui nous auraient échappé.

À travers l'expérience du Vieux Caire, la question qui était posée est celle de la place des habitants dans le processus de la réhabilitation de leur quartier : comment les professionnels, qu'ils soient architectes, ingénieurs ou administrateurs, et tous ceux qui sont en position de force sur le terrain perçoivent et considèrent l'autre, souvent pauvre, qu'il soit habitant ou artisan, et comment les autorités, elles, le perçoivent ?

Considérer les habitants comme des partenaires est la seule ré-

بشارع الصليبية Rue Saliba,
après les travaux
بعد أعمال الإصلاح



ponse possible et la seule garantie de réussite de projets de réhabilitation de quartiers pauvres.

Sayeda Zeinab et Khalifa, d'autres quartiers mais des problèmes similaires

D'un quartier à l'autre, la réaction de la population diffère selon son niveau économique : les gens modestes du Vieux Caire font preuve d'une dignité et d'une sensibilité particulières. Comme si cette population conservait encore les richesses de la longue civilisation dont elle est l'héritière et qui fait corps avec sa vie quotidienne.

En revanche, les populations plus aisées, comme celles du quartier de Khalifa, se montrent plus méfiantes et plus réservées. Elles expriment un sentiment autoritaire inexplicable et n'expriment jamais directement leurs besoins.

De plus, ces deux quartiers sont très différents du Vieux Caire. Khalifa et Sayeda Zeinab sont des quartiers plus centraux, les rues principales y sont bruyantes et encombrées, elles supportent un trafic automobile incessant, le commerce y est dense et les artisans nombreux, alors que le secteur du Vieux Caire est plus calme et plus tranquille.

Le projet doit prendre en compte ces différences de comportement et d'environnement pour définir la ma-

nière de mener à bien les travaux. Dans les quartiers de Khalifa et de Sayeda Zeinab, les styles et les typologies de l'architecture sont différents d'une maison à l'autre : on y trouve des maisons du début du XIX^e siècle et d'autres des années 1920, des maisons de l'époque ottomane et d'autres contemporaines. Il en va de même des habitants et de leurs activités. Cette juxtaposition et ces contrastes fondent l'harmonie du tissu urbain traditionnel cairote.

Ici, les travaux de réhabilitation doivent donc se faire au cas par cas, à l'intérieur d'un tissu composite. Le projet doit toujours être conçu à deux niveaux : le niveau de l'unité bâtie (les maisons ou les immeubles existants) et celui du paysage global de la rue. Un grand nombre de modifications se produisent pendant la phase d'étude et en cours de chantier. Beaucoup de surprises se cachent derrière les couches de crépi qui recouvrent les structures des bâtiments, obligeant à des changements fréquents. Aussi, ce type de projet doit être réalisé en coordination permanente avec les diverses autorités qui gèrent la ville, notamment avec les services de police et les pompiers.

Mais il est souvent difficile d'obtenir les autorisations de chantier et d'établir un système de communication avec ces services. Or, les

projets de réhabilitation nécessitent une adaptation permanente des documents dessinés, des plans d'exécution, mais aussi des projets d'aménagement de rues. Pour répondre à ces ajustements perpétuels, une structure regroupant toutes les autorités concernées par les projets devrait être créée, pour suivre ces projets et faciliter l'ensemble des démarches administratives nécessaires à leur exécution.

Quelques leçons de notre expérience récente

La réhabilitation en Égypte dépasse de très loin le seul fait d'améliorer l'état des bâtiments. C'est l'ensemble du cadre de vie des gens qu'il faut améliorer :

1. Établir un système de propreté (nettoyage des terrasses, etc.) qui donnera à l'habitant une nouvelle vision de son environnement et l'incitera à le respecter.

2. Que la rue ou l'impasse par laquelle le citoyen passe tous les jours soit propre et bien dallée. C'est très significatif et cela montre au passant qu'il est traité dignement.

3. Que la station d'autobus dispose d'un lieu pour s'asseoir et d'un toit pour attendre à l'ombre signifie également beaucoup.

4. Aider les habitants à créer des nouvelles activités, comme dans le cas du Vieux Caire, ou simplement procéder à l'aménagement de leur lieu de travail est une amélioration immédiate de leur condition et peut permettre une augmentation significative de leur niveau de vie à moyen terme.

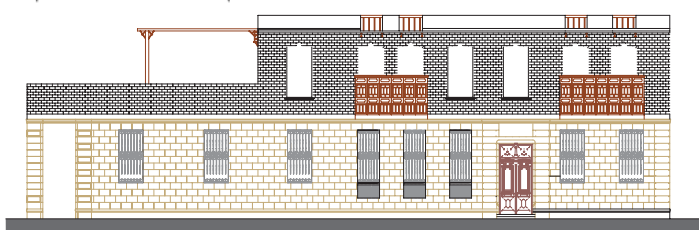
Il est certain que, dans les pays en voie de développement, la notion de réhabilitation dépasse les limites d'un travail d'urbanisme ou d'architecture au sens classique du terme, puisqu'elle touche à l'amélioration de tous les aspects de la vie quotidienne, sociale et familiale. Agir sur le cadre de vie n'est pas un luxe mais une nécessité pour le développement économique de la ville, un encouragement et un soutien pour les populations pauvres, une des bases de la dignité humaine.

Mona Zakariya



Ancienne maison du XIX^e siècle avant et après rénovation

أحد المنازل من القرن ١٩م، قبل و بعد الترميم





قبل الترميم avant les travaux



بعد الترميم après les travaux

شارع شيخون 32 32 rue Chaikhoun



قبل الترميم avant les travaux



بعد الترميم après les travaux

شارع شيخون 28 28 rue Chaikhoun



Ensemble rénové comprenant des batiments publics, une nouvelle mosquée et un bain public du XVIII^e siècle

مجموعة تم ترميمها، تشمل مباني عامة وجامع حديث و حمام من القرن 19م





قبل الترميم avant les travaux

من رقم ٢٨ إلى رقم ٣٢ شارع شيخون 28 à 32 rue Chaikhoun



بعد الترميم après les travaux

شارع شيخون ٣٠ 30 rue Chaikhoun

قبل الترميم avant les travaux

بعد الترميم après les travaux



بعض الدروس المستفادة من تجربتنا الحديثة

إن عملية التطوير في مصر تتجاوز من بعيد مجرد تحسين حالة المباني. فهي تخص تحسين إطار حياة الناس في مجمله:

١- إرساء نظاما للنظافة (تنظيف الشرفات، الخ) لإعطاء الساكن رؤية جديدة لبيئته ولحثه علي احترامها.

٢- أن يكون الشارع أو الحارة التي يمر منها كل يوم المواطن نظيفا وجيد التبليط. فهو أمر له دلالة مهمة للغاية ويبين للمارة إنهم يعاملون باحترام.

٣- أن يكون هناك أماكن للجلوس وسقف للانتظار في الظل بمحطة الأتوبيس فذلك يعني الكثير.

٤- تشكل مساعدة السكان علي خلق أنشطة جديدة مثلما يحدث في حالة مصر القديمة أو ببساطة القيام بأعمال لتحسين مكان عملهم تحسينا فوريا لوضعهم وقد يسمح برفع مستوى معيشتهم إلي حد بعيد وعلي المدى المتوسط.

من المؤكد انه في البلاد الأخذة في النمو يتجاوز مفهوم التطوير حدود عمل التخطيط العمراني أو المعماري بالمعني التقليدي للعبارة بما انه يتعلق بتحسين جميع جوانب الحياة اليومية والاجتماعية والأسرية. إن التأثير علي إطار الحياة ليس مجرد رفاهية ولكنه ضرورة للتنمية الاقتصادية للمدينة وتشجيعا ودعمًا للسكان الفقراء وهو احد أسس الكرامة الإنسانية.

منى زكريا، معمارية

Rénovation de la façade rue Chaikhoun, prenant en compte les différentes époques architecturales du quartier (1800 à 1986)

ترميم واجهة شارع شيخون مع الأخذ في الاعتبار العصور المختلفة التي تنتمي إليها عمارة ه هذا الحي. (١٩٨٦-١٨٠٠)



علاوة على وجود اختلاف كبير بين هذين الحيين ومصر القديمة. فالخليفة والسيدة زينب يقعان في وسط المدينة وتتميز الشوارع الرئيسية بهما بالضوضاء والازدحام وتحمل حركة مرور سيارات دائبة والمتاجر بها كثيفة والحرفيون متعددون بينما منطقة مصر القديمة أكثر هدوءاً وسكوناً.

ويجب أن تؤخذ في المشروع بعين الاعتبار الاختلافات في السلوك والمحيط لتحديد طريقة القيام بالأعمال.

وفي الحيين المذكورين، تختلف أنماط وأصناف الطراز المعماري من بيت لآخر فنجد به منازل من بداية القرن التاسع عشر الميلادي ومنازل أخرى من العشرينيات من القرن العشرين ومنازل من العصر العثماني وأخرى معاصرة. والأمر كذلك بالنسبة للسكان ولأنشطتهم. إن هذا التجاور وهذه التناقضات أساس التناسق في النسيج الحضري التقليدي القاهري.

وعليه يجب أن تتم أعمال التطوير وفقاً لكل حالة على حدة في داخل نسيج متنوع. فيتم تصميم المشروع على مستويين: مستوى الوحدة المبنية (المنازل أو العقارات الموجودة) ومستوى المنظر العام للشارع. وهناك عدد كبير من التعديلات التي تحدث خلال مرحلة الدراسة وخلال العمل في الموقع. وهناك أيضاً الكثير من المفاجآت التي تختبئ خلف طبقات الطلاء التي تغطي هياكل المباني والتي تستدعي إجراء تغييرات متكررة. لذا يجب التنسيق الدائم مع السلطات المختلفة التي تدير المدينة وبصفة خاصة مع خدمات الشرطة والإطفاء في هذا النوع من المشروعات.

ولكن غالباً ما يصعب الحصول على التصاريح الخاصة بالموقع وإقامة نظاماً للاتصال مع هذه الخدمات. إلا أن مشاريع التطوير تتطلب باستمرار تكييف المستندات المرسومة والرسومات التنفيذية وينطبق هذا الأمر أيضاً على مشاريع تطوير الشوارع. ولتلبية عمليات الضبط الدائمة، يجب إنشاء هيكل يضم جميع السلطات المعنية بالمشروعات لمتابعتها وتسهيل جميع المساعي الإدارية اللازمة لتنفيذها.

Maison ottomane rue 'Abdel Méguid al-Labbân

أحد المنازل من العصر العثماني بشارع عبد المجيد اللبان



١- القضاء على جميع العيوب الإنشائية في المباني (التشققات في الحوائط الحاملة، تدهور الهياكل من الاسمنت المسلح. وفي أغلب الأحوال وجدنا أعمدة قد أزيلت تماماً من الطابق الأرضي للمحلات).

٢- دعم جميع العناصر التي تشكل خطراً على السكان أو على أطفالهم (درابزين متخلخل، تشققات بالكوابيل، مناور السلالم عتيقة ودرجات سلالم منكسرة، الخ)

٣- إحلال الخشب محل الألمونيوم في جميع الشبائيك بالاتفاق مع السكان.

٤- القيام بتبليط داخل الشقق عندما لا يوجد بلاط.

٥- إقامة الأعمال الصحية والمواسير أو إصلاحها لأن التسريب في مواسير المياه المتهاكلة يشكل السبب الأول لتدهور جدران أي مبني.

٦- إصلاح الشبكات الكهربائية لأن المنشآت المتهاكلة هي السبب الرئيسي للحرائق في المنازل.

٧- أخيراً إتمام الأعمال العاجلة التي يطلبها السكان بعد تقييم أهميتها.

وكان ترميم الواجهات هو أكثر عمليات المعالجة حساسية فكان يجب تكييفها بالحي "التاريخي" ولكن كيف يمكن تكييف الواجهات التي تسمى "عشوائية" بحي تاريخي؟

وكان الأسلوب الوحيد لاحترام السكان وتجنب أي تغيير يضر بحياتهم اليومية هو المحافظة على معمار محايد وبسيط.

وقد اتخذ موقف تم تحديده بوضوح للجميع هو عدم القيام بأي شئ دون موافقة السكان أو ما لم يكن بناء على طلبهم.

وكان يجب أن يقود هذا المبدأ المهم جميع التحركات. وبالتالي لزم إقناع فريق العمل بالمشروع بإبداء الاحترام للسكان والإصغاء لاحتياجاتهم والالتزام بقدر الإمكان برغباتهم لأن تعليقاتهم كان من الممكن أن توضح لنا بعض المشاكل أو أن تبين لنا العقبات التي قد تكون قد نسيناها.

ومن خلال تجربة مصر القديمة، أثير التساؤل حول مكان السكان في عملية التطوير الجارية في الحي الذي يعيشون به: كيف ينظر أهل المهنة من معماريين أو مهندسين أو إداريين وكل من هو في موقع قوة ميدانياً إلى الآخر الذي غالباً ما يكون فقيراً سواء كان من السكان أو من الحرفيين وكيف يعتبره وما هي نظرة السلطات إليه؟

إن اعتبار السكان شركاء هو الإجابة الوحيدة الممكنة والضمان الوحيد لنجاح مشروعات تطوير الأحياء الفقيرة.

السيدة زينب والخليفة، أحياء أخرى ولكن مشاكل مشابهة

من حي لآخر، تنوع رد فعل السكان وفقاً لمستواهم الاجتماعي: فالسكان البسطاء في مصر القديمة تميزوا بعزة نفس وحساسية ملحوظتين. كما لو كانوا يحتفظون ببراء الحضارة المديدة التي ورثوها والتي تمتزج مع حياتهم اليومية.

وبالعكس، اتسم رد فعل السكان في حي الخليفة الذين يعتبر حالهم أكثر يسراً بالكثير من التحفظ والارتباب. وكان التسلط يسود مشاعرهم بلا مبرر ولم يكن التعبير عن احتياجاتهم يتم بطريقة مباشرة أبداً.

Un nouvel escalier pour Qal'at al kabsh



La rue 'Abdel Meguid al-Labbân est reliée au quartier de Qal'at al-Kabsh par un escalier construit sur les décombres de maisons anciennes. Un chemin long et tortueux, qui fut jadis une impasse, le prolonge jusqu'à la mosquée al-Rahba, au cœur du quartier. Cet escalier est fréquemment emprunté.

Un nouvel escalier, créé dans le prolongement de l'impasse Nataifa, permettrait un parcours plus simple et plus évident entre les équipements et les services qu'offrent la ville basse et le centre du quartier haut. Or, il se trouve que le terrain en contrebas de l'impasse Nataifa est peu occupé.

Un escalier pour consolider, relier et mettre en valeur

Les soubassements de la colline de Qal'at al-Kabsh sont fragiles. La consolider est une obligation. Construire un escalier est une manière de créer les contreforts nécessaires. Conçu comme un espace public attractif, il serait aussi le moyen de revitaliser cette partie délaissée de la rue 'Abdel Meguid al-Labbân et de poursuivre la requalification engagée par le gouvernorat. Il amorcerait la phase

suivante : la réhabilitation du quartier de Qal'at al-Kabsh. Mettre en valeur le site signifie se servir du magnifique promontoire qu'est la colline pour offrir des vues lointaines sur la ville et la citadelle.

Une parcelle adaptée au projet

La parcelle qui accueillerait le nouvel escalier est située au 10 de la rue 'Abdel Meguid al-Labbân. Elle est occupée par trois locaux d'activité d'un seul niveau.

Cette parcelle serait divisée en deux : une partie du terrain deviendrait publique – les locaux d'activité seraient relogés sous l'escalier ; l'autre partie serait privée – un immeuble de logements y serait construit afin d'indemniser le propriétaire du terrain.

Un projet complexe : un escalier, mais pas seulement

L'escalier...

Le projet propose la création d'un parcours composé de plusieurs placettes. Cette disposition permettrait de gravir les 15 mètres de dénivelé en offrant des haltes reposantes et des perspectives originales sur la ville. L'escalier est conçu comme une succession de balcons plantés offrant ombre et fraîcheur.

Les commerces...

Le projet propose aussi de répartir sur la rue et le long de la montée une série d'ateliers et de boutiques afin d'amorcer un linéaire commercial de la rue 'Abdel Meguid al-Labbân à la place al-Rahba. Plusieurs cafés s'installeraient sur les placettes aménagées à mi-pente. Les murs de refend qui séparent les échoppes seraient mis à profit pour consolider la colline.

Et les logements.

À côté de l'escalier, l'immeuble de

logement neuf serait adossé au mur mitoyen du n° 8 de la rue 'Abdel Meguid al-Labbân. Cet immeuble composé de trois appartements et d'un studio pourrait accueillir quatre locataires.

Question réglementaire

Le plan d'alignement de la ville du Caire prévoit l'élargissement de la rue 'Abdel Meguid al-Labbân et le percement de voies nouvelles dans le quartier de Qal'at al-Kabsh. Or la présence de plusieurs édifices à conserver nécessite une révision de ces mesures réglementaires, pour les adapter à la topographie des lieux. La réglementation prévoit une liaison entre la rue 'Abdel Meguid al-Labbân et la place al-Rahba, l'escalier serait une façon de l'appliquer en tenant compte du dénivelé de 15 mètres qui interdit la réalisation d'une rue normale.

Axel Kronborg

درب النطايفة Darb el-Nataifa





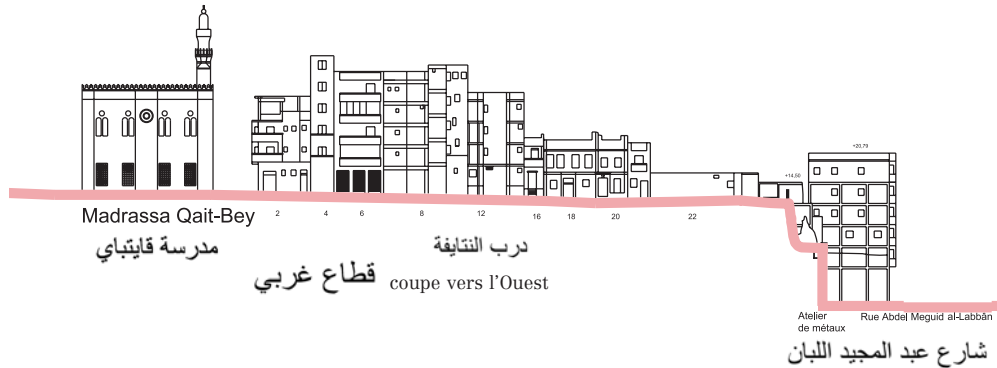
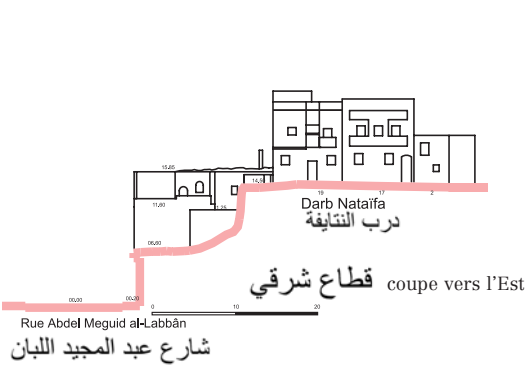
Photo : D. Dailleux

السلم الحالي L'escalier existant



موقع المشروع emplacement du projet

واجهة شارع عبد المجيد اللبان Façade sud de la rue 'Abdel Meguid al-Labbân



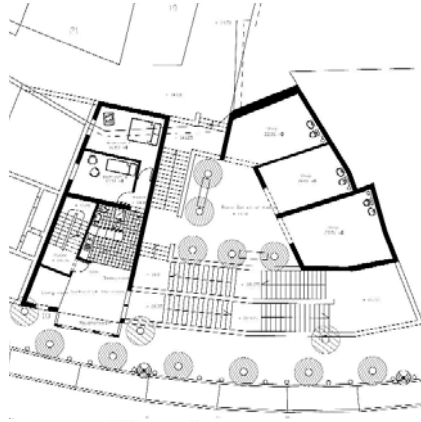
المنظر من أعلى السلم الجديد Vues sur Le Caire depuis le haut du nouvel escalier



المشروع : سلم، محلات تجارية، مباني سكنية Le projet: un escalier, des commerces et des logements



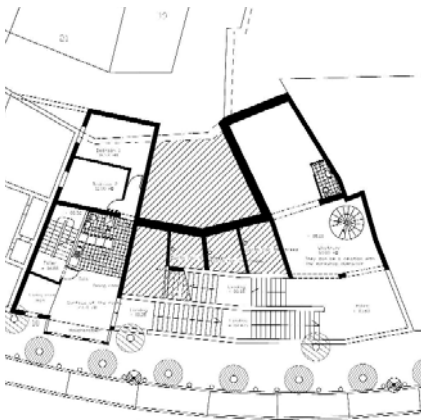
الدور الرابع 4° étage



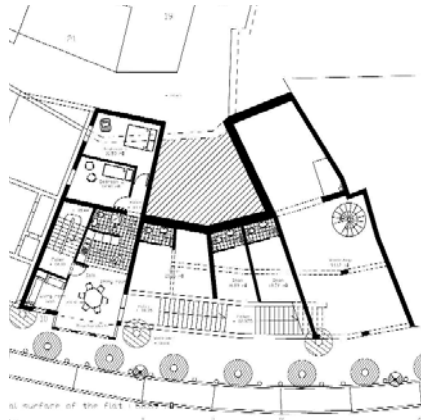
الدور الثالث 3° étage



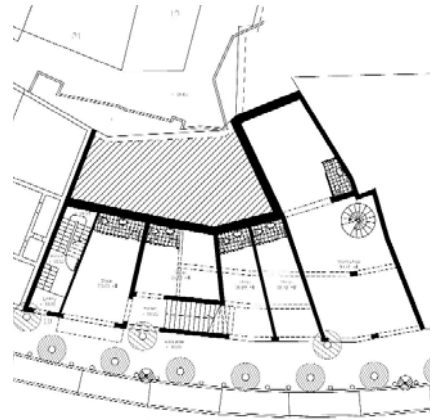
موقع المشروع Le site du projet



الدور الثاني 2° étage



الدور الأول 1er étage



الدور الأرضي rez-de-chaussée

كروكي مبني Esquisse préparatoire du projet



واجهة شارع عبد المجيد اللبان Façade rue 'Abdel Méghid al-Labbân

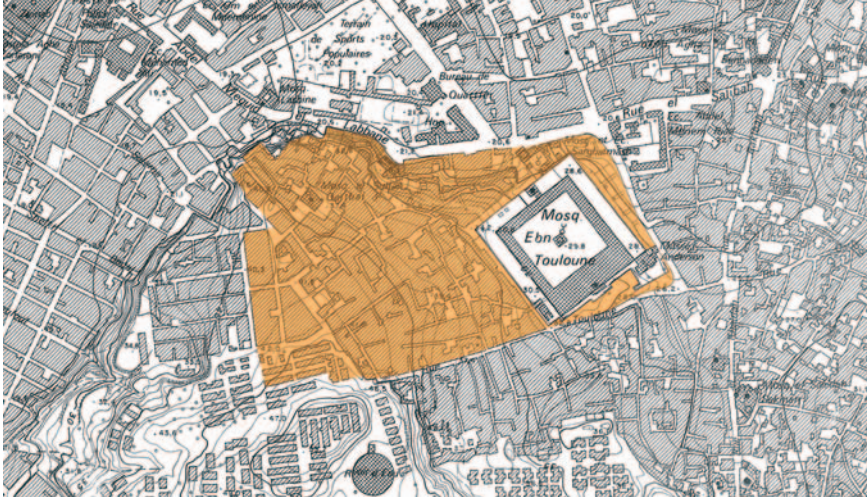


رقم 8 n° 8

المشروع projet

رقم 12 n° 12

Stratégie de réhabilitation de Qal'at al-Kabsh et de Tûlûn



Qal'at al-Kabsh et Tûlûn sont les deux quartiers les plus anciens de Sayeda Zeinab. Ils sont les plus enclavés et ceux qui rencontrent le plus de difficultés sociales. Ces difficultés et cet isolement accentuent la dégradation de l'environnement urbain. Dans cette perspective, deux études ont été menées¹ pour identifier les besoins et les atouts de ces quartiers, et élaborer un programme d'actions en vue de leur développement social, économique, et urbain.

السلم الغربي لقلعة الكباش

Escalier ouest de Qal'at al-Kabsh



Développement économique et social

Qal'at al-Kabsh et Tûlûn sont très touchés par le chômage : le manque de formation et les origines rurales d'une partie des habitants ne leur facilitent pas l'accès à l'emploi urbain. Ils cumulent souvent un emploi peu rémunérateur, à l'extérieur du quartier, et un petit travail de proximité (commerce, artisanat). Les ménages parviennent à subvenir au quotidien, mais ont de réelles difficultés lors des dépenses exceptionnelles : rentrée des classes, mariage, décohabitation, maladie. On peut distinguer différents types

d'activité, selon leur degré d'importance dans le budget du ménage et leur localisation :

- Activités domestiques (élevage...);
- Petits étalages tenus par des personnes âgées ;
- Commerces et services au sein du quartier qui génèrent plus de revenus ;
- Activités artisanales au sein du quartier (travail simple et revenu modeste) ;
- Emploi d'ouvriers ou d'employés à l'extérieur des deux quartiers nécessitant un revenu complémentaire.

Seuls les employés ou les artisans qui vendent leurs services ou leur production « hors quartier » sont à l'origine d'entrées de capitaux dans le quartier. Les autres emplois ne font que redistribuer la richesse en son sein². Le développement local suppose donc de privilégier le premier type d'activité, à l'exemple des activités artisanales.

Par ailleurs, d'autres actions sont à mener pour améliorer l'économie domestique, dont l'intérêt social est indéniable.

Développement de l'artisanat, notamment de la menuiserie

Les artisans sont nombreux à Qal'at al-Kabsh et à Tûlûn³. À quelques exceptions près, il s'agit de petits artisans dont le travail est rudimentaire. La menuiserie et le travail du bois sont prépondérants⁴ (36 menuisiers pour 68 artisans recensés). Les menuisiers choisissent cette activité car l'outillage et la matière première sont abordables. Il s'agit d'un travail à faible valeur ajoutée : leurs moyens techniques et financiers ne leur permettent de réaliser que du mobilier standard⁵. Développer cette activité suppose d'accroître leurs compétences grâce à un programme de forma-

tion associant une école spécialisée, de moderniser leurs équipements et de créer des lieux d'exposition pour faciliter la diffusion de leur production.

Développement de l'économie domestique

L'économie domestique génère un revenu complémentaire qui représente parfois une part importante des activités : élevage, petits étalages. Initier l'aménagement d'enclos pour le bétail encourage cette activité, tout en améliorant la gestion d'espaces publics actuellement encombrés par le bétail.

La formation des populations les plus fragiles (alphabétisation, soutien scolaire) et la mise en place d'une structure de microcrédit complètent le projet.

Actions de développement économique associées au développement touristique

Qal'at al-Kabsh et Tûlûn se situent sur un axe très riche en monuments, à l'origine d'une fréquentation touristique, culturelle ou religieuse.

Le sud de la vieille ville fait déjà l'objet d'un vaste projet de mise en valeur (projet Al al-Bayt) en raison de la présence de nombreux monuments, notamment de mosquées de pèlerinage associées à la famille du Prophète⁶. Cependant, peu de touristes visitent les monuments de Qal'at al-Kabsh et de Tûlûn⁷. Quand la mosquée al-Rahba (madrasa Qâitbây) sera restaurée, certains guides touristiques en recommanderont la visite. Permettre aux visiteurs de se promener de la mosquée Ahmad Ibn Tûlûn à celle de al-Rahba renforcera par conséquent les activités commerciales dans les rues principales.

Il s'agit cependant de mettre en valeur le quartier tout en respectant son fonctionnement, car les touristes intéressés par son côté populaire viendront justement chercher ici une alternative aux grands sites touristiques : des paysages urbains insolites et une vie sociale authentique. Ce tourisme individuel et culturel ne requiert



Photo : D. Daillieux

شارع ابن طولون rue Ibn Tûlûn

donc pas d'aménagements particuliers. En outre, compte tenu du faible nombre de ces visiteurs, ils ne menaceront ni la morphologie du quartier ni la diversité de ses activités.

Aménagement urbain et réhabilitation des bâtiments Rénovation et embellissement des espaces publics

- Le réseau des voies de Qal'at al-Kabsh et de Tûlûn est caractéristique de la ville ancienne. Les impasses dominent et une vie sociale particulière s'y développe : les fem-

relève de la famille, alors que la rue est le seul espace réellement public. Les actions menées doivent donc respecter ces espaces fragiles afin de préserver les pratiques qui s'y développent, tout en améliorant leur état.

- Les actions doivent d'abord porter sur les rues principales, les places publiques et les points d'accès aux quartiers. Ces lieux de passage et de contact avec le reste de la ville sont peu nombreux et très importants. À partir de ces accès, les deux quartiers s'organisent autour de deux axes majeurs : les rues Tûlûn et Qal'at al-Kabsh. La rue Tûlûn est un axe rectiligne historique qui permettait de pénétrer dans la ville lorsqu'on venait de Fustât⁸. Le tracé de la rue Qal'at al-Kabsh, qui relie la rue el-Khoderî à la place de la madrasa Qâitbây, est plus irrégulier. Le réaménagement de ces rues et places implique la mise en place d'un meilleur revêtement, d'un mobilier urbain de qualité, ainsi que la plantation d'arbres afin de les embellir.

- Au pied de la colline, les travaux de réaménagement de la rue 'Ab-



Dessin : A. Kronborg

شارع قلعة الكبش من مدخل زقاق الجولي، المقاهي Rue Qal'at al-Kabsh à l'entrée du Zuqaq el-Gawli, les cafés.

mes se regroupent et discutent, les personnes âgées surveillent quelques poules, les enfants jouent... Les rues qui traversent le quartier sont peu nombreuses et marquées par une présence masculine, notamment dans les cafés. L'impasse

del Meguid al-Labbân initieront une dynamique de requalification qui sera confortée par la création d'un escalier entre cette rue et la colline, puis par l'ouverture de l'impasse Arghûn sur l'impasse el Gawly, afin de relier l'escalier à la



Photo : D. Baillieux

أثناء السير بطول حائط مسجد
بن طولون، شارع الزيادة

En marchant le long de la mosquée Ibn Tûlûn,
rue Az-Ziyada

rue Qal'at al-Kabsh, où se trouvent un grand nombre de commerces.

Mise en valeur du patrimoine

Les bâtiments privés nécessitent un programme de réhabilitation systématique pour améliorer les conditions de vie et la sécurité. Même si les édifices anciens disparaissent rapidement, ils subsistent encore en grand nombre dans les impasses et le long de la rue Tûlûn⁹.

Il existe un lien de causalité entre l'enclavement des impasses, le nombre de maisons anciennes qui s'y trouvent et la pauvreté de leurs habitants. Il s'agit donc d'aider les plus pauvres à consolider et moderniser leur maison, souvent branlante. En revanche, les ménages plus aisés préfèrent souvent démolir leur ancienne maison pour édifier à sa place un immeuble neuf. Le projet devra les inciter fortement à la réhabilitation.

Ces opérations de réhabilitation nécessitent d'établir un programme précis pour chaque édifice en partenariat avec les propriétaires et les locataires. Ceux-ci seront assistés financièrement (travaux subventionnés), techniquement (accès à un architecte) et administrativement (aide dans la procédure de dépôt des permis de construire).

Il s'agit à la fois de mettre en valeur le quartier, mais aussi et surtout d'aider les familles à y vivre dans des conditions décentes.

Réutilisation des parcelles abandonnées et en friche

Qal'at al-Kabsh et Tûlûn sont jalonnés de parcelles abandonnées et en friche, notamment dans les impasses peu fréquentées. La réutilisation des parcelles envahies d'ordures contribuera au développement des deux quartiers : nouveaux immeubles de logement, centre social, petit jardin public, terrain de jeu, services urbains, enclos pour les animaux...

Contraintes techniques

État des revêtements...

Les espaces publics sont en mauvais état malgré une récente opération de pavage des ruelles en terre qui a permis d'améliorer la situation de façon substantielle. Cependant, il reste encore à améliorer les matériaux et leur mise en œuvre pour qu'ils résistent durablement au passage des véhicules.

Réseaux divers...

Un travail précis sur l'évacuation des eaux pluviales et des eaux usées et sur le réseau électrique

est à mener afin d'apporter le confort moderne dans les maisons (branchements électriques, toilettes, salles de bains...) à l'occasion de leur restauration, et de permettre un nettoyage aisé des rues et leur éclairage nocturne.

Plan d'alignement...

Le plan d'alignement prévoit l'élargissement des voies principales de Qal'at al-Kabsh et de Tûlûn. Ces alignements sont à remplacer par des mesures adaptées à chaque rue afin de conserver leur paysage, tout en désenclavant les terrains peu accessibles, et en améliorant leur usage.

Il faut maintenant développer les projets

L'étude des quartiers de Qal'at al-Kabsh et de Tûlûn a permis d'identifier un grand nombre de besoins sociaux, économiques et urbains, et d'élaborer des propositions d'action. La création d'un escalier public, de logements et de locaux d'activité entre la rue 'Abdel Meguid al-Labbân et la place centrale de la madrasa Qâitbây a fait l'objet d'études approfondies.

Il est désormais nécessaire d'étudier la faisabilité de l'ensemble des actions proposées, notamment en ce qui concerne la réutilisation des parcelles à l'abandon. Il s'agit également de préciser les aménagements des rues principales en tenant compte des contraintes techniques. Enfin, un programme de rénovation systématique des impasses est nécessaire pour améliorer les conditions de vie.

Guillaume Acloque

1. Étude économique et sociale menée à l'été 2004 et étude technique menée au printemps 2005.
2. La théorie de la base économique identifie les activités faisant entrer des capitaux sur un territoire.
3. 24 % de leur population active relèvent du secteur de l'industrie de transformation.
4. Activité ancienne à en croire la toponymie : impasse Sheikh al-Naggâr et ruelle du Naggâr (naggâr signifie menuisier).
5. Le seul menuisier qui réalisait du mobilier « de style » a récemment délocalisé son atelier.
6. Sayeda Zeinab, Sayeda 'Aisha, Sayeda Rukaya, Zein el Abdin, Sayeda Nafissa, Sayeda Sakina, Sayeda Ateka, al Rifai, Mohammed el-Ga'fari.
7. Mosquée Ahmad Ibn Tûlûn, mosquée de Sarghatmish, madrasa et mausolée des émirs Sandjar et Salâr el-Gawly, mosquée al-Rahba...
8. Aucune trace ne subsiste de la « Porte Tûlûn », dont il est fait mention sur certaines cartes.
9. Notamment aux n° 53, 63 ou 67.



الأنشطة Les activités

- مقاهي، مطاعم، ألعاب. Cafés, restaurants, jeux
- خدمات للسكان (مكوجي، حلاق، اتصالات، انترنت، خردوات) Services aux habitants (repasseurs, coiffeurs, téléphonie, Internet, petit bazar)
- تجارة أغذية (جزارة، ألبان، بقاله، طيور) Commerces alimentaires (bouchers, laitiers, épiciers, vendeurs de poulets...)
- ورش حرفية (نجارة، حدادة، ميكانيكا، إصلاح) Ateliers d'artisanat (menuisiers, travail du fer, mécanique, réparateurs)
- أماكن مغلقة أو مخازن. Locaux fermés ou servants d'entrepôts
- أخرى. Autres

ورش الحدادة La métallerie



Photo : D. Duaillex

محل خردوات Le petit bazar



Photo : D. Duaillex



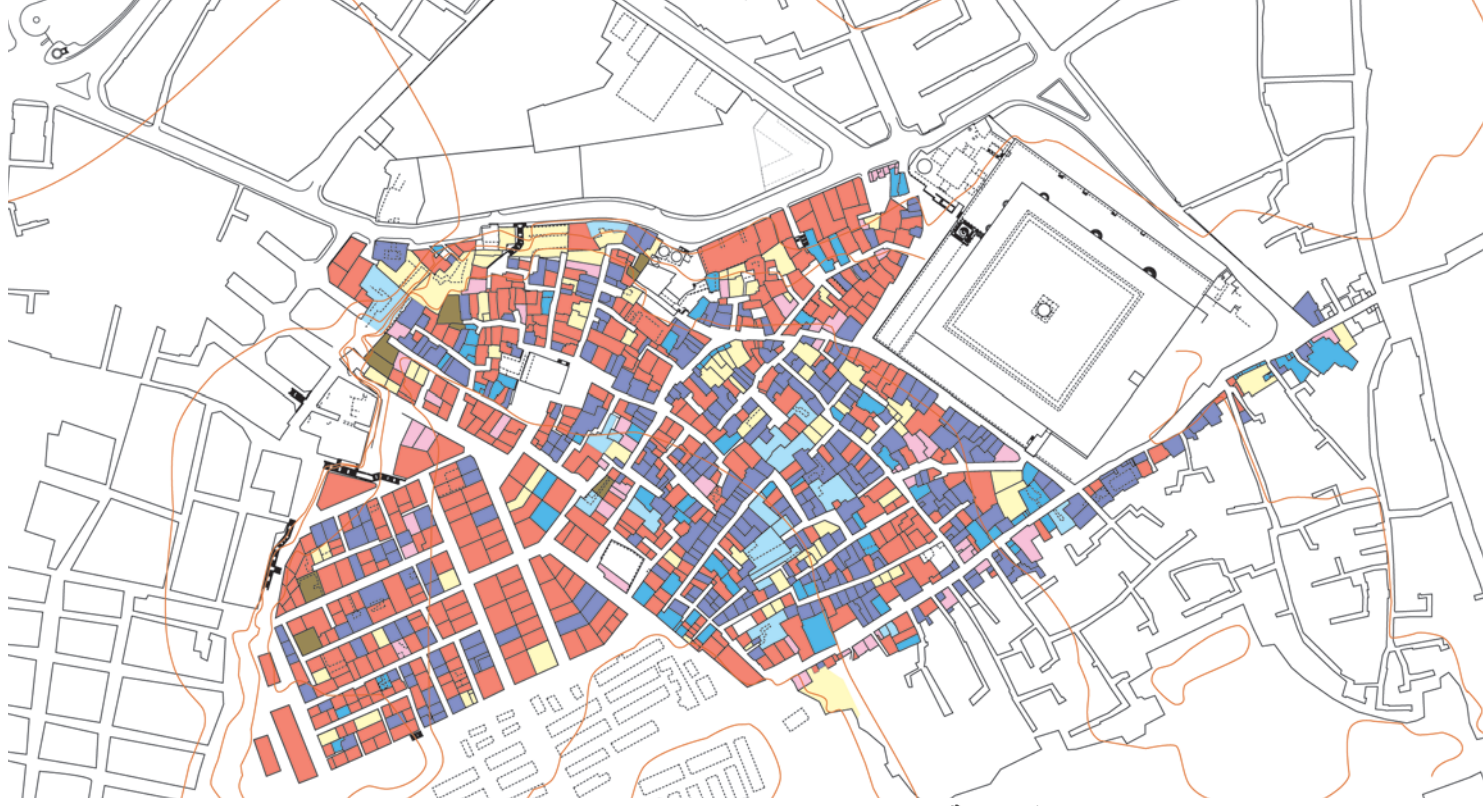
في شوارع قلعة الكباش Dans les rues de Qal'at al-Kabsh

اقتراحات خاصة بإعادة استخدام قطع الأراضي الفضاء أو المتهدمة وأعمال الطرق و الميادين.

Proposition de réemploi des parcelles vides ou en ruines et d'actions sur les rues et places

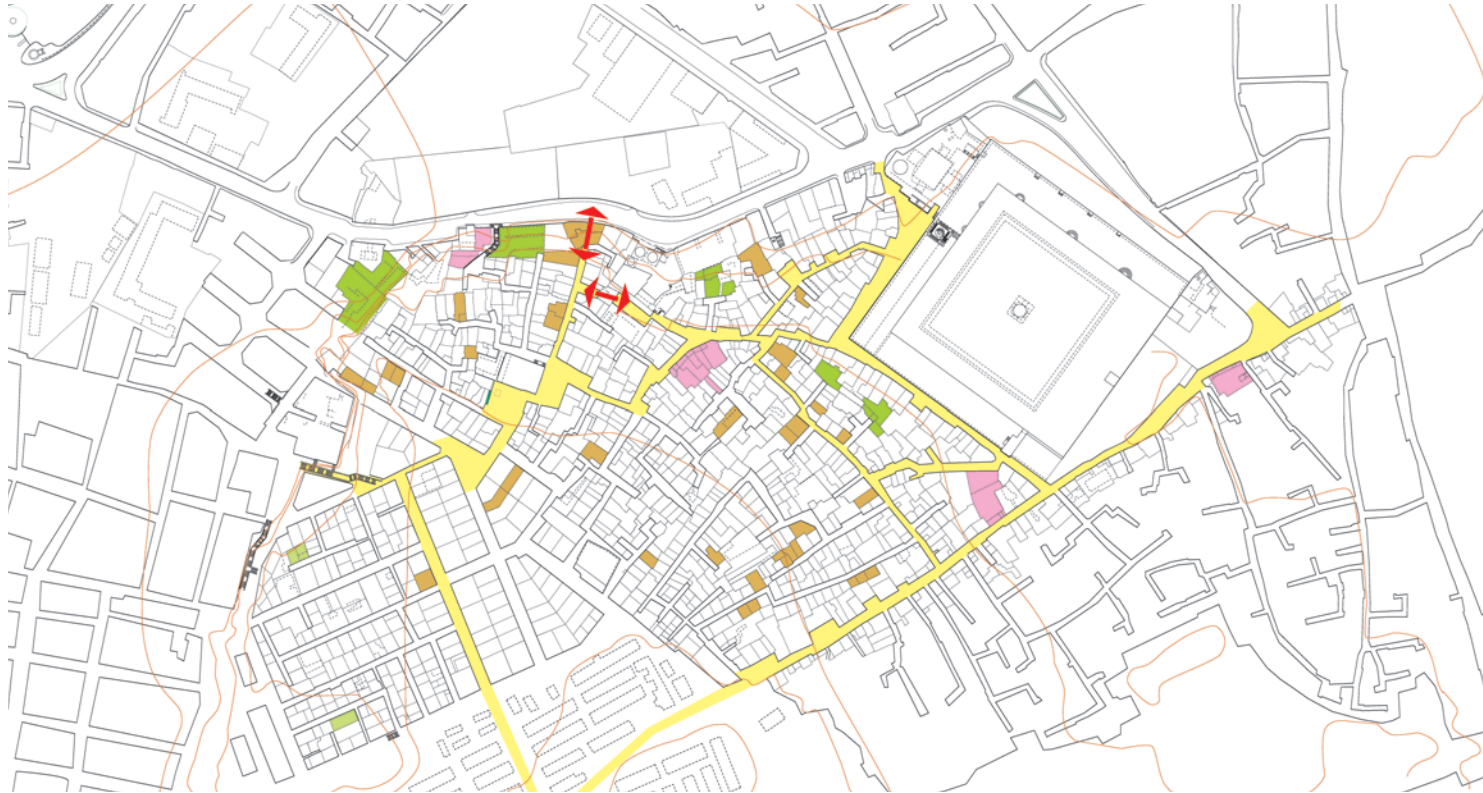
- خلق ممرات عامة
- مساعدة ملاك الأراضي الخاصة على إنشاء مساكن، أو محلات تجارية وورش عمل في الأراضي الفضاء التي يمتلكونها.
- تنظيم قطع أراضي كأماكن عامة. (ميادين، حدائق، ملاعب)
- قطع أراضي حيث يمكن خلق مراكز اجتماعية أو ثقافية أو تعليمية لخدمة سكان المنطقة مع المحافظة على التجارة الموجودة بها.
- إعادة تنظيم الشوارع و الميادين الهامة.

- ← Créer des passages publics.
- Aider les propriétaires privés à construire des logements, des commerces ou des locaux de travail sur leur terrain vide.
- Parcelles à aménager comme espaces publics (places, jardins ou terrains de jeux)
- Parcelles sur lesquelles pourraient être crées des centres sociaux locaux en conservant les commerces existants.
- Rues et places importantes à réaménager.



حالة المباني État du bâti

- | | | |
|------------------------------------------------|---|------------------------------------------------------------------|
| مباني قديمة و/أو مميزة | ■ | Bâtiments anciens et/ou remarquables |
| أدوار أرضية بمباني قديمة | ■ | Rez-de-chaussées anciens |
| مسكن صغيرة بالدور الأرضي مقامة حول ساحة مشتركة | ■ | Petits logements en rez de chaussée, organisés autour d'une cour |
| مباني (خرسانة مسلحة) | ■ | Immeubles en béton armé |
| أدوار أرضية من الخرسانة المسلحة | ■ | Rez-de-chaussées en béton armé |
| منشآت غير دائمة | ■ | Construction précaires |
| أراضي فضاء أو متهدمة | ■ | Terrain vides ou en ruines |





شارع الكبش rue al-Kabsh



حارة بشناق Haret Bshnak



شارع الرحبة rue al-Rahba



سكة المناظر Seket al-Manazer

درب القطايعه Darb al-Qatai'a

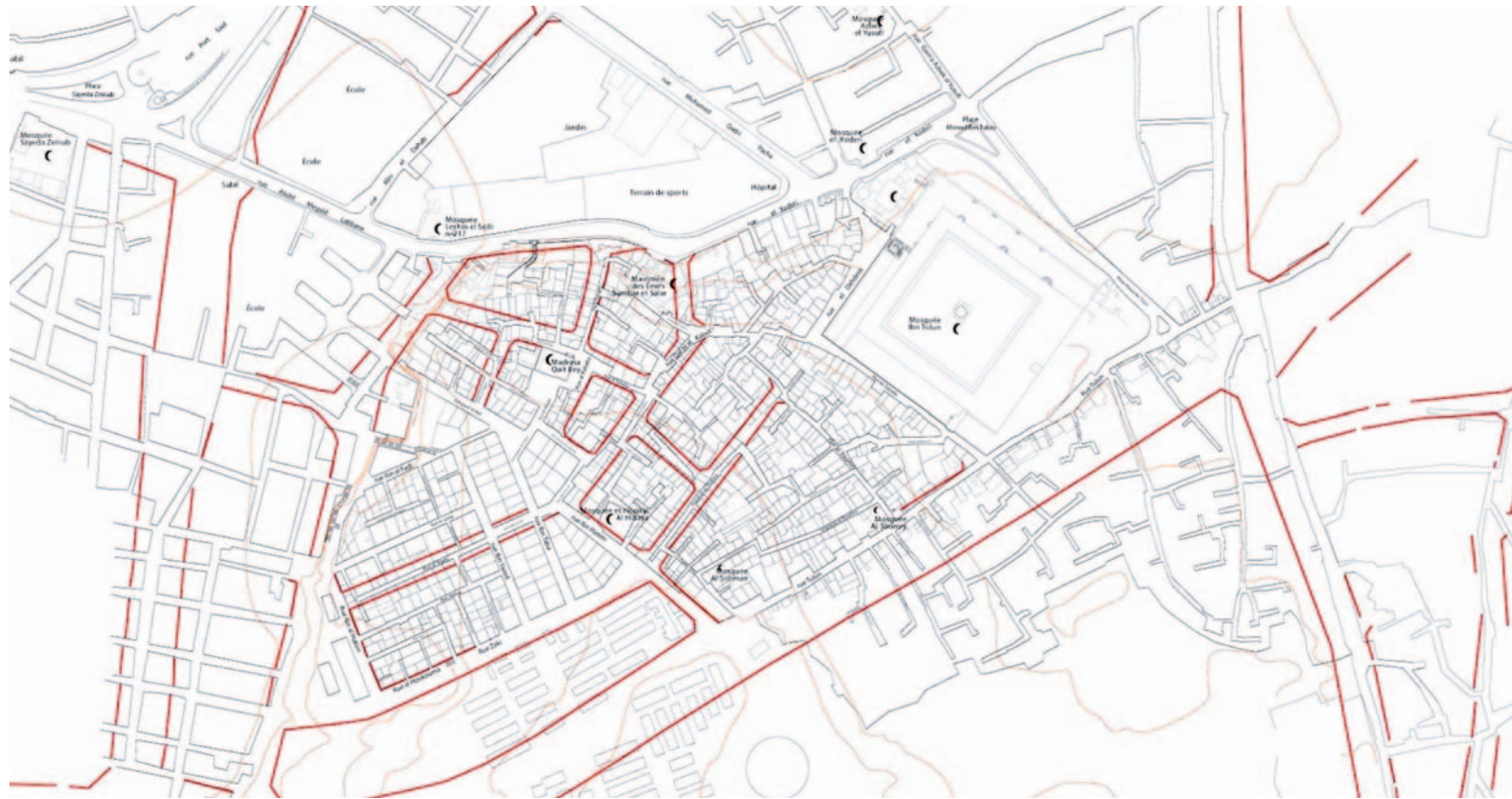


عطفة الجمالة 'Atfet al-Gammalâh



عطفة العامود 'Atfet al-'Amoud





Plan d'alignement خريطة خطوط التنظيم
(المصدر محافظة القاهرة) (Source : Gouvernorat du Caire)

خطة التنظيم

من المقرر في خطوط التنظيم توسيع الشوارع الرئيسية في قلعة الكيش وطولون. إن هذه الخطوط يجب أن تستبدل بما يتناسب مع كل شارع من أجل المحافظة على منظره مع تغيير الوضع المحصور للأراضي التي يصعب الوصول إليها وكذلك تحسين استخداماتها.

يجب الآن تنمية المشروعات

إن الدراسات التي أجريت علي شياختي قلعة الكيش وطولون قد أسفرت عن تحديد عدد كبيرا من الاحتياجات الاجتماعية والاقتصادية والحضرية وكذلك إعداد بعض المقترحات. وقد تم إجراء دراسات متعمقة حول إنشاء سلم عام ومساكن وأماكن للأنشطة بين شارع عبد المجيد اللبان والميدان الرئيسي لمسجد قايتباي.

وأصبح من الضروري من الآن فصاعد دراسة مدى إمكانية تنفيذ مجمل الأعمال المقترحة، بصفة خاصة فيما يتعلق بإعادة استخدام قطع الأراضي المهجورة. ويتعلق الأمر أيضا بتحديد عمليات تطوير الشوارع الرئيسية مع مراعاة الشروط الفنية. وأخيرا يلزم عمل برنامج للتجديد المنهجي للحدائق المسدودة وذلك لتحسين الظروف المعيشية.

جيووم أكلوك

- ١ دراسة اقتصادية واجتماعية أجريت في صيف ٢٠٠٤ ودراسة فنية أجريت في ربيع ٢٠٠٥.
- ٢ نظرية القاعدة الاقتصادية تحدد أوجه النشاط التي تجلب رؤوس الأموال إلى إقليم ما.
- ٣ ٢٤% من السكان العاملين يتبعون قطاع الصناعات التحويلية.
- ٤ نشاط قديم إذا ما اعتمدنا على الأصل اللغوي لاسم المكان وهو: الدرب المسدود المسمى الشيخ النجار وحارة النجار.
- ٥ نقل النجار الوحيد الذي كان يصنع أثاثا من الطراز "الستيل" مكان ورشته.
- ٦ السيدة زينب والسيدة عائشة والسيدة رقية وزين العابدين والسيدة نفيسة والسيدة سكينة والسيدة عاتكة والرفاعي ومحمد الجعفري.
- ٧ مسجد ابن طولون ومسجد صرغتمش ومدرسة وضريح الأميرين سنجر وسلار الجاولي ومسجد الرحبة....
- ٨ لا أتر " لباب طولون " المذكور ببعض الخرائط.
- ٩ بالأرقام ٥٣ أو ٦٣ أو ٦٧ بصفة خاصة.

الرحبة سوف يتبعه دعماً للنشاط التجاري بالشوارع الرئيسية. إلا أن الأمر يتعلق بتطوير الحي مع مراعاة نشاطه لأن السائحين المهتمين بهذه الأحياء الشعبية سوف يتأثرون بصفة خاصة إلى هذا المكان بحثاً عن البديل للمواقع السياحية الكبرى أي بحثاً عن مناظر حضرية غير مألوفة وحيات اجتماعية أصيلة. وبالتالي لا تتطلب هذه السياحة الفردية والثقافية أي استعدادات خاصة. علاوة على أن ضلّالة عدد هؤلاء الزوار لن يمثل أي تهديد سواء لشكل الحي الخارجي أو لتنوع أوجه نشاطه.

التنظيم العمراني وتطوير المباني

تجديد المساحات العامة وتجميلها

- إن شبكة الطرق الداخلية بقلعة الكيش وطولون تأخذ طابع المدينة القديمة الذي يتمثل في وجود شبكة من الحارات المسدودة لتنمو بها حياة اجتماعية خاصة: نساء يجتمعن ويتناقشن، ومسنون يراقبون بعض الدجاج وأطفال يلهون.... وتعد الشوارع التي تجتاز الحي قليلة ويغلب عليها تواجد الرجال، بصفة خاصة في المقاهي. وتعتبر الحارة المسدودة جزءاً من حياة الأسرة، بينما يعد الشارع الساحة العامة الوحيدة الحقيقية. وعند البدء في العمل، يجب الأخذ في الاعتبار بل واحترام تلك المساحات، التي من الممكن أن تفقد خصائصها، وذلك حتى يتم المحافظة على الممارسات الاجتماعية المنتشرة بهذه المساحات و لكن مع تحسين حالتها.

- يجب أن توجه الأعمال في المقام الأول إلى الشوارع الرئيسية والميادين العامة ونقاط الوصول إلى الشياخة. إن هذه المنافذ، التي تشكل نقاط عبور واتصال مع بقية المدينة، قليلة ولكنها هامة للغاية. فانطلاقاً منها، يدور نظام الحياة في هاتين الشياختين حول محورين رئيسيين وهما شارعا طولون وقلعة الكيش. وشارع طولون عبارة عن محور مستقيم تاريخي كان يسمح للقادم من الفسطاط⁸ بالدخول إلى المدينة. أما تخطيط شارع قلعة الكيش الذي يربط شارع الخضيرى بميدان مسجد قايتباي فهو أكثر تعرجاً.

إن إعادة تنظيم هذه الشوارع والميادين يتطلب تغطية أفضل وأثباتاً معمارياً يتميز بالجودة وزراعة الأشجار لتجميلها.

- وسوف تعطي أعمال تطوير شارع عبد المجيد اللبان أسفل التل دفعة قوية نحو التطوير يدعمها إنشاء سلم بين هذا الشارع والتل ثم فتح زقاق أرغون، وهو درب مسدود، على حارة الجاولي وذلك لربط السلم بشارع قلعة الكيش حيث يوجد عدد كبير من المتاجر.

تطوير التراث

إن المباني الخاصة تتطلب برنامج إعادة تأهيل منهجي لتحسين الظروف المعيشية والأمان. وحتى إذا كان اختفاء المباني القديمة يحدث بسرعة إلا أنه مازال هناك أعداداً كبيرة منها في الطرق المسدودة وعلى طول طريق طولون⁹.

وتوجد علاقة سببية بين انحصار الدروب المسدودة محصورة وعدد المنازل القديمة الموجودة بها من جهة وفقر سكانها من جهة أخرى. لذا يجب مساعدة من هم أكثر فقراً على دعم وتحديث منازلهم حيث إنها غالباً ما تكون متداخلة. أما الأسر ميسورة الحال فتفضل عدم

منزلها القديم لبناء عقاراً جديداً مكانه. والمشروع المطروح من شأنه أن يحثهم بقوة على إعادة تأهيل منازلهم القديمة. وتتطلب عمليات التطوير وضع برنامج محدد لكل مبني بالمشاركة مع الملاك والمستأجرين على حد سواء. وسوف يتم مساعدتهم مالياً بدعم الأعمال وفنياً بتيسر التوصل إلى مهندس معماري وإداري عن طريق المساعدة في إجراءات استخراج رخص البناء. إن الأمر لا يتعلق بتطوير الحي فقط ولكنه يتعلق أيضاً بمساعدة الأسر على الحياة في ظروف لائقة.

إعادة استخدام قطع الأراضي المهجورة والبور

يوجد بقلعة الكيش وطولون العديد من قطع الأراضي المهجورة والبور بصفة خاصة في الدروب المسدودة والتي يقل التردد عليها. وسوف تساهم إعادة استخدام قطع الأراضي، التي غطتها القمامة، في تنمية المجتمع: فسوف نجد مبان سكنية جديدة، ومركزاً اجتماعياً، وحديقة عامة صغيرة وأرض مخصصة للملاعب، وخدمات حضرية، وأرض مسورة للحيوانات.

القيود الفنية

حالة التغطية

إن المساحات العامة في حالة رديئة بالرغم من أن العملية التي تمت حديثاً لتبليط الأزقة الترابية قد أتاحت تحسين الوضع إلى حد ما. ومع ذلك، ما زال هناك احتياجاً واضحاً لتحسين المواد وطريقة استخدامها حتى تقاوم مرور السيارات بصورة دائمة.



Atfet al-Naggār عطفة النجار

الشبكات المختلفة

يجب القيام بعمل دقيق، فيما يتعلق بالتخلص من فائض مياه الأمطار ومياه المجاري وفيما يتعلق أيضاً بشبكة الكهرباء وذلك لتوفير الراحة العصرية في المنازل (الوصلات الكهربائية ودورات المياه...)، وذلك بمناسبة ترميمها وتيسير عملية تنظيف الشوارع وإنارتها ليلاً.

استراتيجية تطوير شياختي قلعة الكبش وطولون

يقطنون بها. أما الأعمال الأخرى فهي تنحصر في إعادة توزيع الثروة داخل الشياخة.^٢ ومن المفترض إذن في التنمية المحلية تمييز النوع الأول من الأنشطة مثل أنشطة الأعمال الحرفية. فضلا عن ذلك، من الواجب القيام بأعمال أخرى بهدف تحسين الاقتصاد الداخلي الذي يشكل عنصرا أساسيا علي الصعيد الاجتماعي.

تنمية العمل الحرفي وبصفة خاصة أعمال النجارة

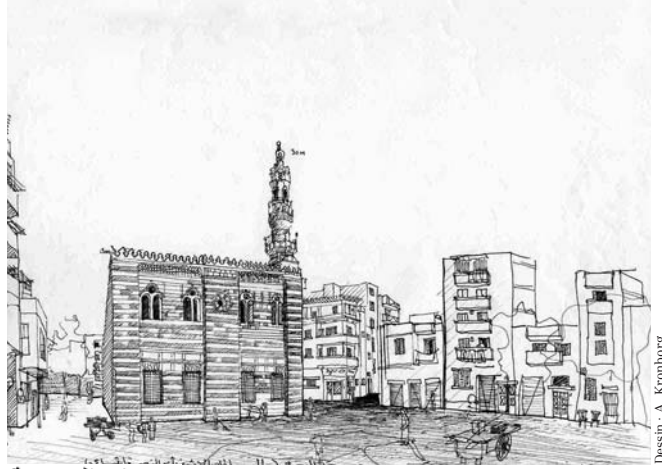
إن الحرفيين يمثلون عددا لا بأس به في قلعة الكبش وطولون^٣. فيما عدا بعض الاستثناءات، يتعلق الأمر بصغار الحرفيين غالبا ما يكون إنتاجهم بدائيا. والطابع الغالب للأعمال هو النجارة وشغل الخشب^٤، فقد تم حصر ٣٦ نجارا من بين ٦٨ حرفيا. يقوم النجارون باختيار هذه المهنة لأن سعر أدواتها وموادها الأولية في المتناول، كما أن القيمة المضافة لهذا العمل ضئيلة. فإمكاناتهم الفنية والمالية لا تتيح لهم سوي تصنيع الأثاث النمطي^٥. ولتنمية هذا النشاط يجب دعم تلك الكفاءات عن طريق إلحاقهم ببرنامج تأهيلي بمدرسة متخصصة وتحديث الأدوات التي يزاولون بها مهنتهم وخلق أماكن عرض لمساعدتهم في توزيع إنتاجهم.

تنمية الاقتصاد الداخلي

يخلق الاقتصاد الداخلي مصدرا تكمليا للدخل ويمثل أحيانا جزءا هاما من الأنشطة التي يتم مزاولتها مثل تربية الحيوانات وعرض المنتجات علي بساتن العرض الصغيرة. ويشجع البدء في إيجاد مكانا تحيطه الأسوار لوضع الماشية هذا النشاط بالإضافة إلي تحسين إدارة المساحات العامة المزدهمة حاليا بالماشية. وهناك عاملان مكملان لذلك المشروع، ألا وهما عملية تأهيل السكان الأكثر احتياجا عن طريق مبادرات محو الأمية والدعم المدرسي وكذلك إنشاء هيكل للقروض متناهية الصغر.

أعمال التنمية الاقتصادية المرتبطة بالتنمية السياحية

إن قلعة الكبش وطولون يقعان في محور يزخر بالآثار وهو المصدر للتردد السياحي أو الثقافي أو الديني. وتندرج منطقة جنوب المدينة القديمة تحت مشروع آل البيت وهو مشروع ضخم وهام لتطوير ذلك الجزء حيث توجد العديد من الآثار وبصفة خاصة المساجد التي تعتبر مزارات دينية لارتباطها بأهل البيت^٦. ومع ذلك، لا يتردد سوي القليل من السائحين علي آثار قلعة الكبش وطولون^٧. وبمجرد الانتهاء من ترميم مسجد الرحبة (مدرسة قايتباي)، سوف توصي بعض الكتب السياحية بزيارته. إن إتاحة الفرصة للزوار بالتنزه ما بين مسجد احمد بن طولون وحتى مسجد



ميدان الرحبة Place al-Rahba

إن قلعة الكبش وطولون من أقدم أحياء السيدة زينب. وهما يتسمان بالمقارنة بالأحياء الأخرى في هذه المنطقة بالانحصار الشديد والصعوبات الاجتماعية. وتزيد هذه الصعوبات وهذا الانعزال من تدهور البيئة الحضرية. ومن هذا المنطلق، تم إجراء دراستين^٨ لتحديد احتياجات ومزايا هذين الحيين وإعداد برنامج لأعمال تهدف إلي تنميتها الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية.

التنمية الاقتصادية والاجتماعية

إن عامل البطالة أثر بصورة كبيرة علي شياختي قلعة الكبش وطولون. فمستوى التأهيل والأصول الريفية التي ينتمي إليها جزء من السكان لا تعينهم علي الحصول علي وظائف حضرية. فغالبا ما يجمعون بين أعمال قليلة الأجر خارج الحي وعمل بسيط قريبا من نفس الحي كمزاولة تجارة أو حرفة ما. وتستطيع الأسر أن تؤمن قوت يومها ولكنها تواجه صعوبات حقيقية عندما يتعلق الأمر بمصروفات استثنائية مثل: بداية العام الدراسي والزواج والانفصال عن السكن المشترك والمرض.

ويمكننا أن نميز بين أنواع مختلفة من النشاطات حسب درجة أهميتها في ميزانية الأسرة وموقعها.

- أنشطة منزلية كتربية الحيوانات،... الخ
 - بساتن صغيرة لعرض المنتجات يبيعها بعض المسنين.
 - متاجر وخدمات في قلب الحي لزيادة دخل الأسرة.
 - أنشطة حرفية في قلب الحي وهو عمل بسيط ذو إيراد ضئيل.
 - العمل كعمال أو كموظفين خارج الشياختين طلبا لدخل إضافي.
- إن الموظفين أو الحرفيين الذين يبيعون خدماتهم أو إنتاجهم "خارج الشياخة" هم فقط الذين يشكلون مصدر رأس المال الوارد للشياخة التي

Rue 'Abu ad-Dahab, la cour des mécaniciens



La rue 'Abu ad-Dahab relie la rue 'Abdel Meguid al-Labbân à la rue Qadrî Pacha. Elle fut créée au début du XX^e siècle, après le remblaiement de l'étang de Birkat al-Fil. La partie nord de la rue, qui longe le jardin aménagé en 1994, est piétonne. La partie sud présente la particularité de regrouper 18 ateliers de mécanique automobile sur moins de 100 mètres. Large de 11 à 17 mètres, elle n'est circulaire que sur une seule file et les trottoirs sont exigus. La rue est agréable. Elle est plantée d'une trentaine d'arbres. Des cafés et des restaurants animent son intersection avec la rue 'Abdel Meguid al-Labbân. Mais son paysage pâtit de l'activité que les artisans exercent à même la rue et de la présence permanente des voitures : elle est progressivement devenue une impasse dédiée à la mécanique.

Les mécaniciens : une activité utile mais encombrante

Soixante-quinze pour cent de la clientèle des ateliers est une clientèle locale. Seuls trois d'entre eux ont une clientèle extérieure. Leur fonctionnement est étroitement lié à leur implantation : ils sont un véritable service de proximité. Il est donc important de ne pas les délocaliser. En outre, le fait qu'ils coopèrent entre eux permet d'assimiler

leur activité à un travail organisé. Les mécaniciens travaillent dans la rue, les carrossiers l'occupent en permanence. Le jour, on y dénombre 35 voitures ; la nuit, elle devient une aire de stockage. Ces activités sont très bruyantes et même si leurs déchets – métaux, mousses, mastic, batteries – sont récupérés par les éboueurs et recyclés¹, les mécaniciens dégradent la rue et l'encombrement de détritus à tel point qu'ils doivent parfois s'acquitter d'amendes.

Les objectifs du projet

Le projet de réaménagement de la rue 'Abu ad-Dahab a pour ambition :

- De reloger les mécaniciens dans un terrain adjacent sur lequel les ateliers seraient reconstruits autour d'une cour centrale ;
- De reconquérir l'espace de la rue, de la réaménager et de l'embellir pour y attirer de nouveaux usages plus divers et moins nuisants ;
- D'améliorer la circulation piétonne entre la rue 'Abdel Meguid al-Labbân et la rue Qadrî Pacha, ainsi que la desserte automobile du quartier d'habitation adjacent ;
- De profiter de la situation particulière de cette rue, à proximité du lieu très fréquenté de la mosquée Sayeda Zeinab, pour y installer plus durablement des commerces et leur permettre de se développer.

Un projet en plusieurs étapes

Il fallait tout d'abord trouver un terrain pour reloger les ateliers. Il se trouve que, à l'arrière des boutiques actuelles, en mitoyenneté avec la mosquée El Seïfi, à l'angle des rues 'Abdel Meguid al-Labbân et 'Abu ad-Dahab, un grand terrain est occupé par un dépôt de fers à béton. Il convient, par sa taille et son emplacement. Une enquête foncière menée par les services du gouvernorat du Caire a

conclu à la possibilité de l'utiliser, moyennant un éclaircissement du statut de propriété.

Puis, une étude architecturale destinée à tester les capacités du terrain a été menée avec le souci de ne léser aucun occupant. Cette étude montre qu'il est possible de construire 34 ateliers de 20 mètres carrés sur deux niveaux autour d'une cour centrale, de réaliser dix commerces² en bordure de rue et d'affecter au fers à béton une aire de stockage réduite ; 19 des ateliers existants seraient relogés sur place ; d'autres, comme ceux des carrossiers, seraient délocalisés, mais pourraient bénéficier d'un bureau destiné à leur clientèle. La construction du bâtiment sera organisée de façon à ce que l'activité soit maintenue pendant la durée des travaux.

Un bilan financier du projet a été esquissé. Il montre que la construction et la gestion d'un tel ensemble seraient rentables en pratiquant des loyers de 200 à 400 livres égyptiennes par mois, contre 30 à 150 actuellement. Le coût de la construction, estimé à 2 millions de livres égyptiennes, pourrait être amorti en quinze ans. Enfin, un projet de réaménagement de la rue 'Abu ad-Dahab, après relogement des mécaniciens, a été établi. Il n'est pas encore finalisé. Mais ces premières études montrent comment réutiliser des terrains aujourd'hui sous-occupés, pour qu'ils participent au développement économique et social de la ville ancienne.

Christiane Blancot

1. La plupart des mécaniciens revendent pour quelques livres leurs déchets aux « khordas », qui « effectuent leurs tournées avec des paniers et des carrioles tirées par des ânes » pour ramasser les ordures. Près de 80 % des ordures sont recyclés. Par exemple, les chutes de tuyaux métalliques sont ainsi récupérées et vendues aux entreprises qui fabriquent des tampons d'égouts.

2. Ainsi il serait possible de construire 1550 m² de planchers là où aujourd'hui il en existe seulement 850 m². Cela permettrait d'accueillir plus d'une dizaine d'artisans supplémentaires sur ce site.



ورش السيارات على جانبي شارع ابو الذهب Des ateliers de part et d'autre de la rue 'Abu ad-Dahab

- | | |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| تجارة | Commerces |
| مخازن حديد إنشاء | Entrepôts de matériaux |
| مطبخ أهد المطاعم | Cuisine de restaurant |
| سمكرة، دوكو، مقاعد سيارات، شكمانات، بطاريات | Carrosserie, apprêt, banquettes, pots d'échappement, batteries |
| قطع غيار، صناعة أقفال | Couture |
| خياطة | Entrepôts |



شارع يكتظ بسيارات في طور الإصلاح Une rue engorgée par les voitures en réparation

- | | |
|--------------------|---------------------------|
| سيارات يتم إصلاحها | Voitures en réparation |
| سيارات تنتظر | Voitures en stationnement |



ورش اصلاح شكمانات Atelier de réparation de pots d'échappement



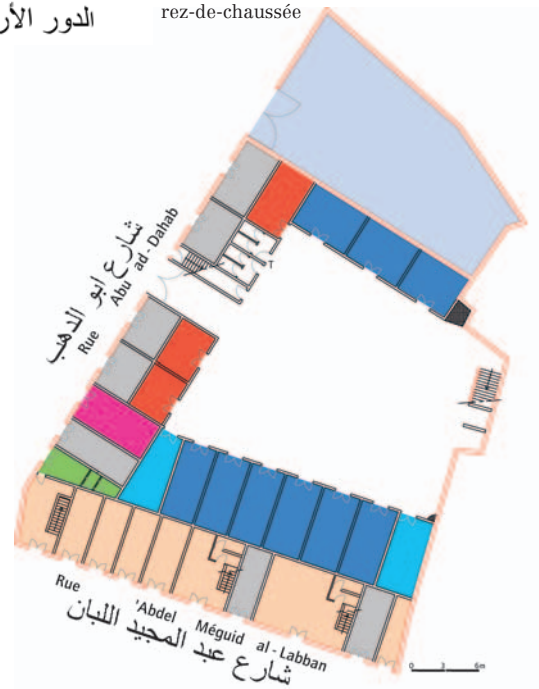
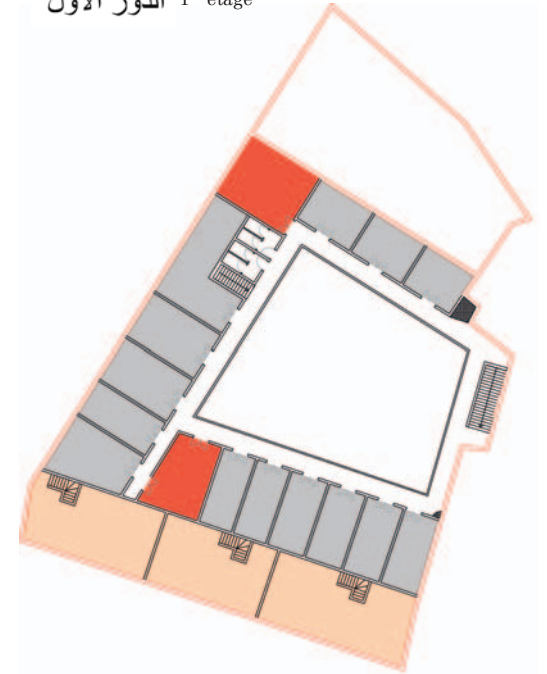
محلات تجارية على ناصية شارع ابو الذهب Commerces à l'angle de la rue Abu ad-Dahab



Voitures en réparation شارع ابو الذهب

داخل مخزن المواد Intérieur de l'entrepôt de matériaux



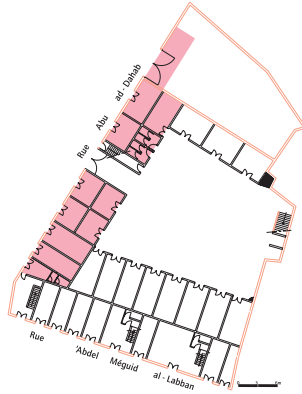
الدور الأول 1^{er} étage

شارع ابو الذهب مراحل العمل Phasage des travaux rue Abu ad-Dahab

المرحلة الأولى Phase 1
إعادة إنشاء
مخزن المواد
ومجموعة من
الورش Reconstruction
de l'entrepôt
de matériaux et
d'une série d'ateliers



المرحلة الثانية Phase 2
إنشاء ورش على
امتداد شارع ابو
الذهب بعد نقل
الحرفيين إلى
الورش المنشأة في
المرحلة الأولى Construction des
ateliers le long
de la rue Abu
ad-Dahab après
relogement
des artisans dans
les ateliers construits
en phase 1



المرحلة الثالثة Phase 3
إنشاء محلات
تجارية على
امتداد شارع ابو
الذهب و علي
الناصية بعد نقل
التجار مؤقتا إلى
الأماكن التي
أعدت لهم في
المرحلة الثانية Construction
des commerces
le long de la rue Abu
ad-Dahab et à l'angle
après relogement
provisoire
des commerçants
dans les locaux
de la phase 2



أنشطة تجارية Commerces
مخازن مواد إنشاء Entrepôts de matériaux
مطبخ خاص بأحد المطاعم Cuisine de restaurant
سمكره، دوكو، بطاريات،
مقاعد سيارات، شكمانات Carrosserie, apprêt, batteries,
banquettes, pots d'échappement
تصنيع قطع غيار و أقفال Fabrication de pièces détachées,
serrurerie
خياطة Couture
مخازن Entrepôts
أماكن عمل من أجل نشاطات جديدة
و مكاتب للورش Locaux de travail
pour des activités nouvelles
et bureaux de carrossiers

شارع أبو الذهب، ساحة الميكانيكية

- الاستفادة من الموقع المتميز لهذا الشارع الذي يتردد عليه الكثيرون حيث أنه يقع بجوار مسجد السيدة زينب وذلك من أجل إقامة المحلات التجارية بصفة أكثر دواما وإتاحة الفرصة لها للنمو.

مشروع يتم علي عدة مراحل

كان يجب أولا أن نجد الأرض التي سيتم إعادة تسكين الورش عليها. وقد اتضح أنه يوجد خلف المحلات التجارية الحالية وعلي زاوية شارعي عبد المجيد اللبان وابو الذهب قطعة أرض واسعة يشغلها مخزن لحديد التسليح ويفصلها عن مسجد "الاشين السيفي" جدار. وهي تعتبر مناسبة من ناحية المساحة والموقع. وخلصت التحريات التي قامت محافظة القاهرة بإجرائها عن العقار إلى أنه يمكن استخدام تلك الأرض بشرط توضيح أمر ملكيتها.

ثم أجريت دراسة معمارية كان الهدف منها اختبار كفاءة الأرض. وقد حرصت هذه الدراسة علي عدم الإضرار بأي من الشاغلين. وتبين من خلال تلك الدراسة أنه من الممكن بناء ٣٤ ورشة مساحة كل منها ٢٢٠ علي مستويين حول ساحة مركزية كما يمكن إقامة عشرة متاجر تطل علي الشارع إلي جانب تخصيص مسطح تخزين محدود لحديد التسليح. و بذلك يتم إعادة تسكين ١٩ ورشة من الورش الموجودة في نفس المنطقة. أما الورش الأخرى مثل ورش السمكرة فيتم نقلها إلي مكان آخر ولكن يمكنها أن تستفيد من مكتب خدمات يخصص للزبائن و تتم عملية البناء بطريقة منتظمة بحيث يستمر النشاط خلال فترة الأعمال.

وقد تم وضع الخطوط الأولية لتكلفة المشروع. و هي تشير إلي أن بناء وإدارة مثل هذا المجمع سوف تكون مربحة إذا ما تم تحديد مبالغ مخصصة للإيجار تتراوح فيما بين ٢٠٠ و ٤٠٠ جنيه مصري شهريا في مقابل ٣٠ إلي ١٥٠ جنيها حاليا. وبذلك يمكن استهلاك المبالغ التي رصدت للبناء و التشييد و التي تقدر بـ ٢ مليون جنيه مصري علي مدي ١٥ عاما.

وأخيرا، تم وضع مشروع لتحسين شارع ابو الذهب بعد إعادة تسكين "ميكانيكي" ورش إصلاح السيارات. ولم يتم الانتهاء من المشروع بعد. ولكن هذه الدراسات الأولية تبين كيف يتم إعادة استخدام الأراضي قليلة الإشغال لكي تساهم في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمدينة القديمة.

كريستيان بلانكو

١ معظم الميكانيكية يعيدون بيع مخلفاتهم مقابل بضعة جنيهات لجامعي " الخردة" الذين يتجولون بسلات وعربات كارو يجرها الحمير لجمع القمامة. يتم إعادة تصنيع ما يقرب من ٨٠% من القمامة. و تذكر علي سبيل المثال، بقايا الأنايب المعدنية التي يتم جمعها وبيعها للشركات التي تقوم بتصنيع أغطية بالوعات المجاري.
٢ و بالتالي قد يمكن بناء ٢١٥٥٠ من المسطحات حيث لا يوجد اليوم سوى ٢٠٥٠. مما يتيح ذلك استقبال أكثر من عشرة حرفيين إضافيين في نفس الموقع.

يربط شارع ابو الذهب شارع عبد المجيد اللبان بشارع قدري باشا. وقد شق شارع ابو الذهب في بداية القرن العشرين بعد ردم بركة الفيل. إن الجزء الشمالي من الشارع الذي يحاذي الحديقة والذي أقيم في عام ١٩٩٤ خصص فقط للمشاة. أما الجزء الجنوبي فيتميز بضم ١٨ ورشة لإصلاح السيارات علي مساحة تقل عن ١٠٠ متر مربع. ويتراوح عرض الشارع ما بين ١١ إلي ١٧ مترا ولا يمكن السير فيه سوي في اتجاه واحد بالإضافة إلي أن أرصفته ضيقة. والشارع ممتع للروية حيث يضم حوالي ثلاثين شجرة. كما نجد في تقاطعه مع شارع عبد المجيد اللبان مقاهي ومطاعم تبعث على الحيوية إلا أن المنظر العام يعاني من نشاط الحرفيين الذين يمارسون عملهم في الشارع نفسه علاوة علي التواجد الدائم للسيارات. وقد تحول الشارع تدريجيا إلي طريق مسدود مكرسا لأعمال إصلاح السيارات.

ميكانيكي السيارات:

عمل هام و لكن مزعج

إن ٧٥% من الزبائن الذين يترددون على الورش من المنطقة نفسها، وثلاثة ورش فقط يأتيها زبائن من خارج المنطقة. ويرتبط تشغيل تلك الورش ارتباطا وثيقا بمحل تواجدها. فهي خدمة جوار حقيقية، وبالتالي من المهم تجنب نقلها. علاوة علي ذلك فهذه الورش تتعاون فيما بينها بحيث يمكن تشبيه نشاطها بالعمل المنظم.

ويعمل الحرفيون "الميكانيكية" في الشارع نفسه، أما الذين يقومون بإصلاح هيكل السيارة "السمكية" فهم يشغلونه بصفة دائمة. ونستطيع حصر عدد ٣٥ سيارة متواجدة بالشارع نهارا. أما ليلا، فتتحول المنطقة إلي مكان للتخزين. وتثير هذه الأنشطة الكثير من الضوضاء، وحتى إذا ما قام جامعي القمامة بجمع المخلفات من معادن و فوم و مواد لاصقة وبطاريات وإعادة تصنيعها! إلا أن الميكانيكية يتلفون الشارع ويزحمونه بالحطام مما يحتم عليهم في بعض الأحيان دفع الغرامات.

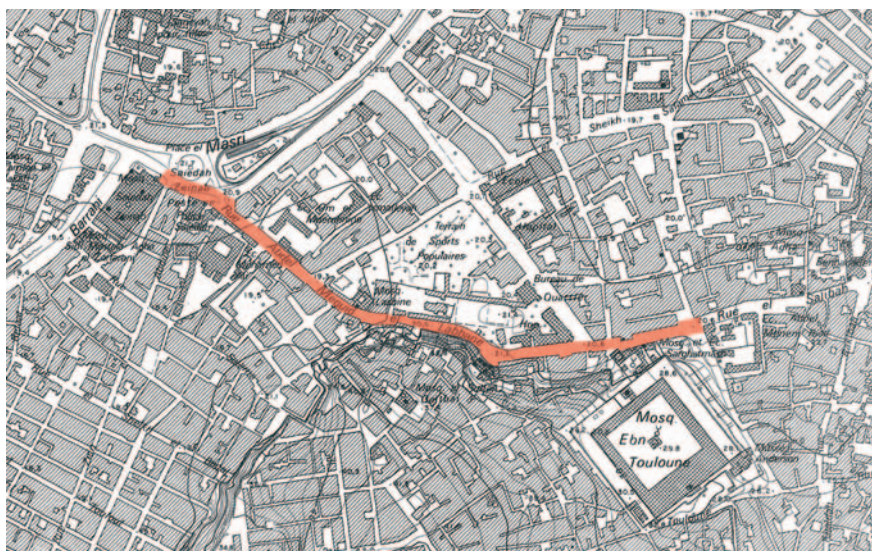
أهداف المشروع

يهدف مشروع إعادة تنظيم شارع ابو الذهب إلي :

- إعادة تسكين الميكانيكية علي أرض ملاصقة يتم فيها إعادة بناء الورش حول ساحة في منتصف المكان.
- استعادة فراغ الشارع وإعادة تنظيمه وتجميله لجذب نشاطات جديدة أكثر تنوعا وأقل ضررا.

- تحسين طريق سير المشاة ما بين شارع عبد المجيد اللبان وشارع قدري باشا وكذلك إمكانية وصول السيارات الخاصة بالحلي السكني الملاصق.

Aménagement des rues 'Abdel Meguid al-Labbân et el-Khoderî



Une voie très ancienne entre la citadelle et le canal

Les rues 'Abdel Meguid al-Labbân et el-Khoderî constituent le dernier tronçon de la grande voie historique qui relie la citadelle à l'ancien Khalig. À l'origine, il s'agissait d'une digue qui franchissait la zone des étangs située au pied du plateau de Qal'at al-Kabsh. Ceux-ci ont été progressivement remblayés, mais la nature des sols a modelé le paysage et ces rues offrent encore des perspectives lointaines sur la citadelle. Leur tracé irrégulier s'étire sur un kilomètre environ, entre la mosquée Ahmad Ibn Tûlûn et la mosquée Sayeda Zeinab. Elles ont été élargies à 15 mètres au milieu du XX^e siècle, mais se réduisent à 7 mètres au droit de certains monuments historiques. La topographie et l'histoire leur ont donné un aspect dissymétrique : immeubles d'habitation implantés sur rues en pied de falaise au sud, équipements publics en retrait de murs aveugles au nord. La place Sayeda Zeinab, qui marque l'extrémité ouest de la rue 'Abdel Meguid al-Labbân, est un cen-

tre extrêmement actif et un pôle d'échanges fréquenté : une vingtaine de lignes de bus y convergent.

Une voie très circulée

Les rues du Caire débordent de vie. Les rues 'Abdel Meguid al-Labbân et el-Khoderî n'échappent pas à la règle. C'est un des rares axes de circulation qui traverse la ville ancienne d'est en ouest. Aucun itinéraire de délestage n'étant possible, ces rues sont perpétuellement encombrées.

Alors qu'elles sont, théoriquement, en sens unique ouest/est entre la rue Port Sa'ïd et la rue Qadrî Pacha, un léger flot à contresens existe, qui représente un sixième de la circulation totale. À partir de la rue Qadrî Pacha et jusqu'au pied de la citadelle, la rue el-Khoderî/Saliba admet un double sens généralisé. Cet itinéraire correspond pourtant à une largeur de voie réduite en raison de la forte concentration d'édifices monumentaux. De nombreuses charrettes, des marchands ambulants et un important flux de piétons sur la chaussée compliquent encore la circulation. Le sta-

tionnement s'effectue de manière longitudinale de part et d'autre de la voie, sauf au droit de certains élargissements, où les véhicules se rangent spontanément en bataille. L'arrêt en double file est fréquent. Le trafic est important. Les transports en commun occupent une place prépondérante. On y dénombre jusqu'à 300 véhicules légers et 60 bus à l'heure, souvent bondés. Compte tenu de l'état du parc automobile, les pannes sont fréquentes et les aléas de circulation nombreux. La largeur de la chaussée circulée est variable. À l'exception de quelques zones ponctuellement dégradées, son état général paraît satisfaisant.

Une voie où les piétons circulent difficilement

En dépit des risques, nombreux sont les piétons qui circulent sur la chaussée. On est soi-même enclin à les imiter, car les trottoirs n'offrent aucune continuité. Leur tracé

رصيف ضيق جدا Un trottoir entre les deux
بين المسجدين mosquées trop étroit



épouse les nombreux décrochements de façades. Leur largeur est notoirement insuffisante : elle se réduit à 40 centimètres en certains points particuliers. La gestion des seuils des constructions riveraines constitue une autre difficulté caractéristique des voies urbaines anciennes, qui ont été rénovées par rechargements successifs. Le niveau des seuils varie, en effet, entre moins 80 centimètres et plus 20 centimètres par rapport à la rue. La hauteur des bordures de trottoirs excède couramment les 25 centimètres, pour s'ériger en protections contre les voitures. Les revêtements inexistant, les pieds d'arbres non stabilisés, les mobiliers implantés sans souci d'alignement, les trappes de regard détériorées, les étals, les terrasses de café et le stationnement des véhicules sont autant d'obstacles qui dissuadent d'emprunter les trottoirs.

Organiser, rénover et embellir

La situation actuelle n'est satisfaisante ni pour les automobilistes ni pour les piétons. Deux axes ont naturellement guidé la recherche d'améliorations :

1. Organiser la circulation pour la rendre plus fluide et augmenter l'efficacité des transports en commun.

2. Sécuriser le cheminement des piétons et le rendre plus confortable, notamment à proximité des écoles et des édifices publics.

Cette réflexion s'est effectuée avec la préoccupation constante d'une remise en valeur du paysage, dans la mesure où celui-ci est un élément constitutif du patrimoine du Caire.

Le projet accorde un maximum d'espace et de sécurité aux piétons. Il propose une voie à sens unique de 10 mètres de large, dont 6 sont réservés à la circulation et 4 au stationnement, répartis de part et d'autre de la chaussée. Si la chaussée circulée reste constante, le stationnement disparaît au droit des rétrécissements. Les arrêts de bus font l'objet d'aménagements spécifiques. Les plantations sont renforcées ; avec l'éclairage et le mobilier urbain, elles respectent un principe

d'alignement pour donner le maximum d'aisance aux cheminements et une lisibilité forte à l'ensemble. Il est prévu que les trottoirs soient revêtus de dalles de pierre de petite dimension, que les aires de stationnement soient pavées et que les bordures soient en basalte. Le coloris définitif des matériaux doit être arrêté en concertation avec l'architecte chargé de la réhabilitation des façades. La chaussée sera revêtue d'un nouvel enrobé.

La mise au point du projet

Dès le début de l'étude, le recueil des données et les multiples consultations nécessaires à la mise au point du projet ont mis en évidence l'intérêt de recourir à des outils performants et à des procédures organisées.

Cette remarque vaut tout d'abord pour la cartographie. Il n'existe pas d'étude fiable qui ne repose sur des plans précis. Or, en l'absence de tels documents, il a fallu recoller les plans cadastraux anciens, les mettre à jour par des relevés de terrain et dessiner un fond de plans mentionnant la place exacte des trottoirs, des arbres et du mobilier urbain. De même en matière de circulation, l'absence de comptages et de plans de circulation à l'échelle du centre-ville a compliqué l'approche d'une solution pertinente. Des comptages partiels ont donc été effectués qui ne reflètent qu'imparfaitement la situation. Il s'agit pourtant d'éléments déterminants, dont l'importance s'est manifestée à l'occasion des discussions qui ont accompagné le choix de la largeur de chaussée.

Un deuxième exemple concerne la collecte des renseignements relatifs aux réseaux qui innervent le quartier. En effet, si le gouvernorat s'est bien doté d'un centre d'information sur les réseaux à l'occasion des premiers travaux de construction du métro, il n'existe pas de procédure de coordination entre services, et les concessionnaires ignorent parfois où se trouvent les autres réseaux présents dans la rue. Les câbles sont donc posés à



وقت الانصراف من المدرسة
رصيف ضيق جدا
À la sortie de l'école,
un trottoir très étroit



إشغال الرصيف بالمعروضات
un trottoir occupé
par les étalages

ساحة انتظار أمام
مسجد الجاولي
Au pied de la mosquée
el-Gawli, un parking



l'avancement, sans précautions particulières, et les réseaux finissent par s'enchevêtrer. Les problèmes sont traités sur le terrain, ce qui entraîne de fréquents arrêts de chantier et conduit à adopter des solutions de circonstance. La mise en place d'une procédure de coordination efficace est une œuvre de longue haleine, qui suppose l'existence de bases de données éprouvées et des contacts réguliers entre services. De multiples réunions ont été organisées par le chef du district avec les services techniques à l'occasion du projet, pour mettre en commun les connaissances et préparer les travaux. Ces réunions ont mis en évidence que la nappe phréatique était peu profonde ; que le réseau d'eau était obsolète et qu'il fuyait ; que celui d'évacuation des eaux était unitaire et qu'il était correctement dimensionné, mais que les bouches d'évacuation étaient peu nombreuses et les tampons de regards ouverts en cas de fortes pluies pour permettre une évacuation efficace. Ces réunions ont également été l'occasion

d'aborder la question controversée des galeries techniques et celle de la répartition des coûts.

La mise en œuvre du projet

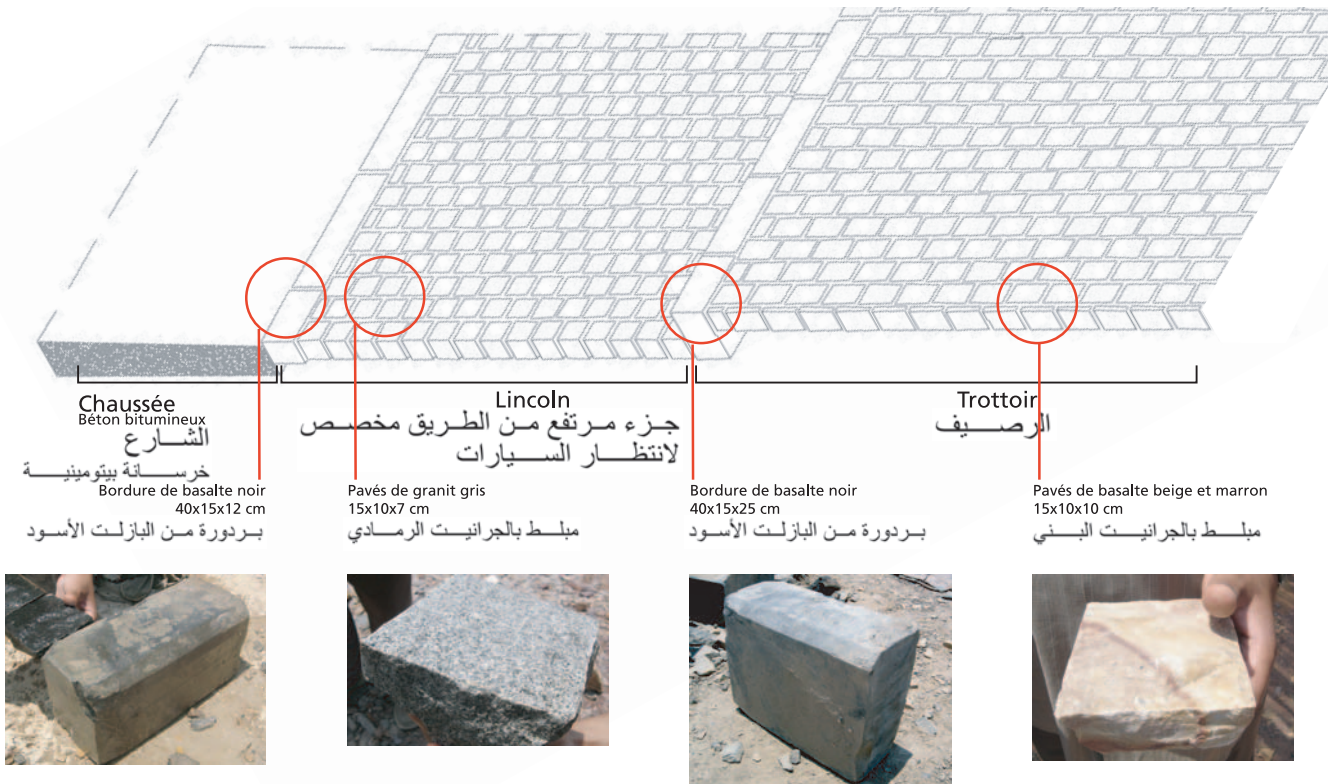
Il ne fait aucun doute que la réussite du projet sera en grande partie jugée sur la qualité de sa mise en œuvre. C'est pourquoi l'étude a été menée avec la préoccupation constante des conditions de sa réalisation. Différentes hypothèses de phasage du chantier ont été explorées, en tenant compte du fait que la desserte des riverains devait être maintenue. La sélection des matériaux et des plantations a été effectuée avec réalisme, en se fondant sur des critères de simplicité, de robustesse et d'entretien. On les trouve déjà dans certaines rues du Caire. C'est dans leur agencement et dans le respect des prescriptions relatives à leur pose que résidera la véritable innovation. Cet enjeu suppose que chacune des personnes impliquées dans la mise en œuvre du projet sache précisément quel est son rôle et ce qui est attendu d'elle. Celui de l'archi-

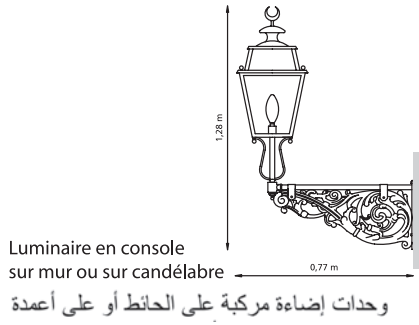
tecte, qui a la lourde tâche de traduire sur le terrain les objectifs attendus par les autorités, est particulièrement important. Un travail conséquent a été mené dans ce sens.

Enfin, la prise en compte des activités de la population est un paramètre essentiel, car l'objectif principal du réaménagement de la rue est bien de contribuer à l'amélioration de la vie du quartier. Les attentes exprimées par les habitants et les commerçants au cours de l'étude ont guidé la conduite du projet. La seule idée de transformer la rue, de l'organiser, de l'embellir provoque le rêve et amorce la perspective d'un changement.

Alain De Roeck

كراسة مواصفات مواد الأرضية Projet de catalogue des matériaux du sol

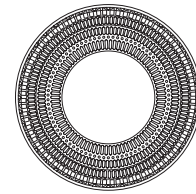
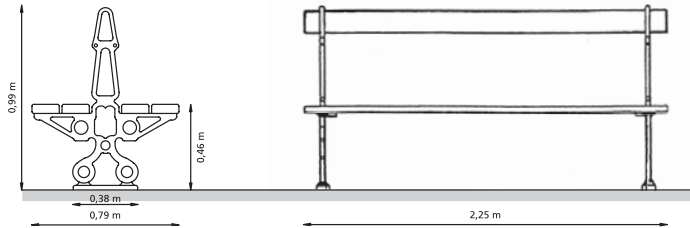




وحدات إضاءة على أعمدة معدنية
بارتفاع ٦,٥ متر
Candélabre sur fut métallique
Hauteur : 6,50 m

درابزين معدني
Potelet métallique

إطار معدني لحفظ الأشجار
Corset en métal de protection des arbres



شبكة حديدية لحماية الأشجار
Grille d'arbre métallique

الشجر الذي تم اختياره في شارع عبد المجيد اللبان

Essences d'arbres choisies pour la rue 'Abdel Méguid al-Labban



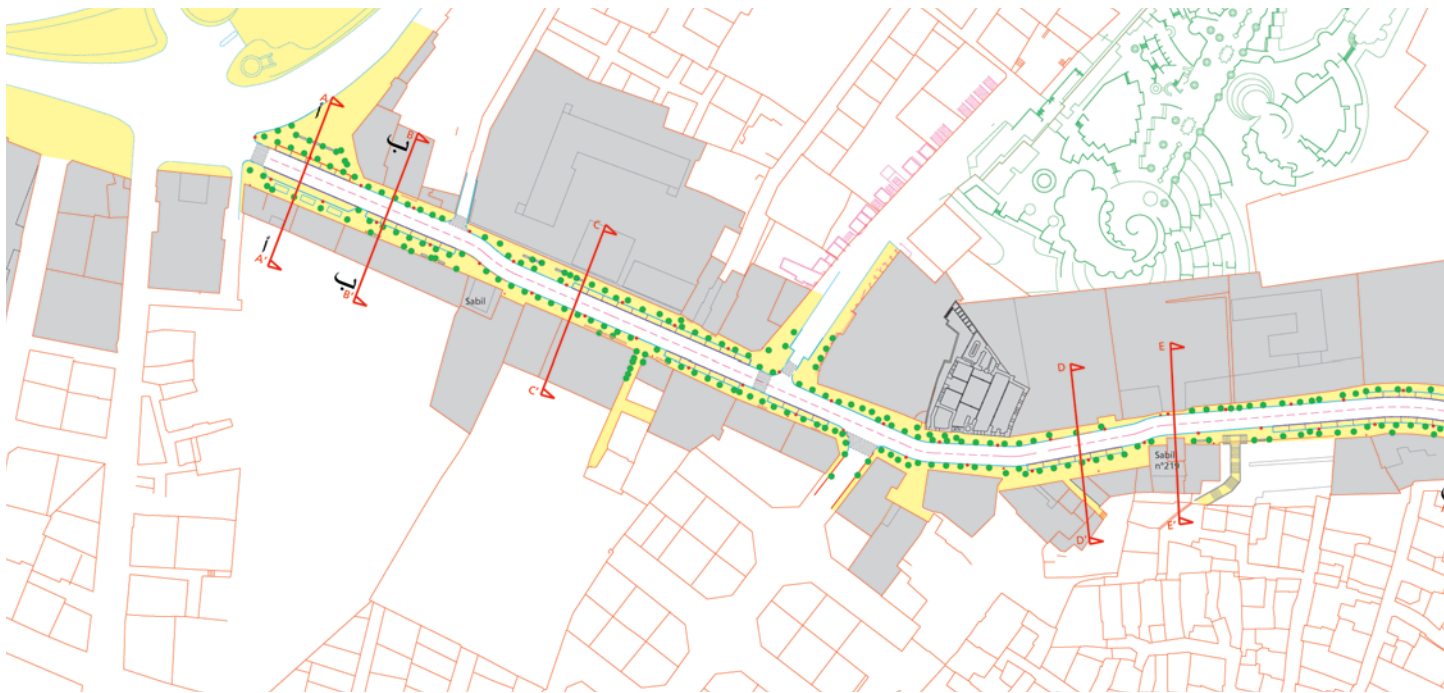
بواسيانا Poinciana (flamboyant)



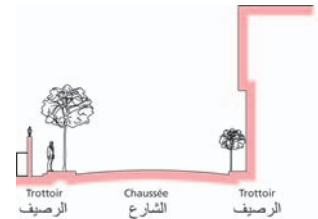
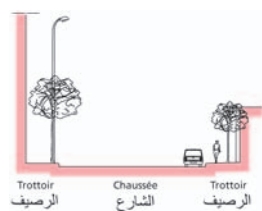
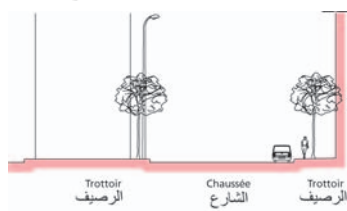
فيكس نيتيدا Ficus nitida



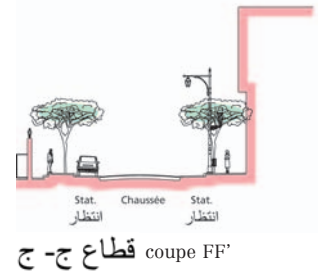
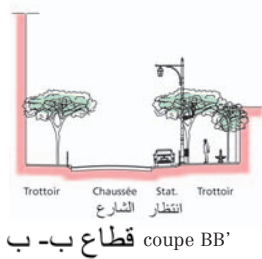
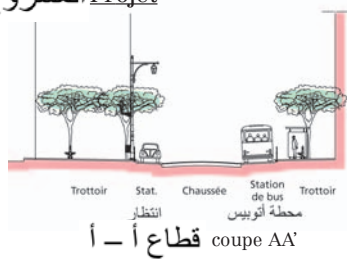
فيكس الاستيك Ficus elastica (caoutchouc)

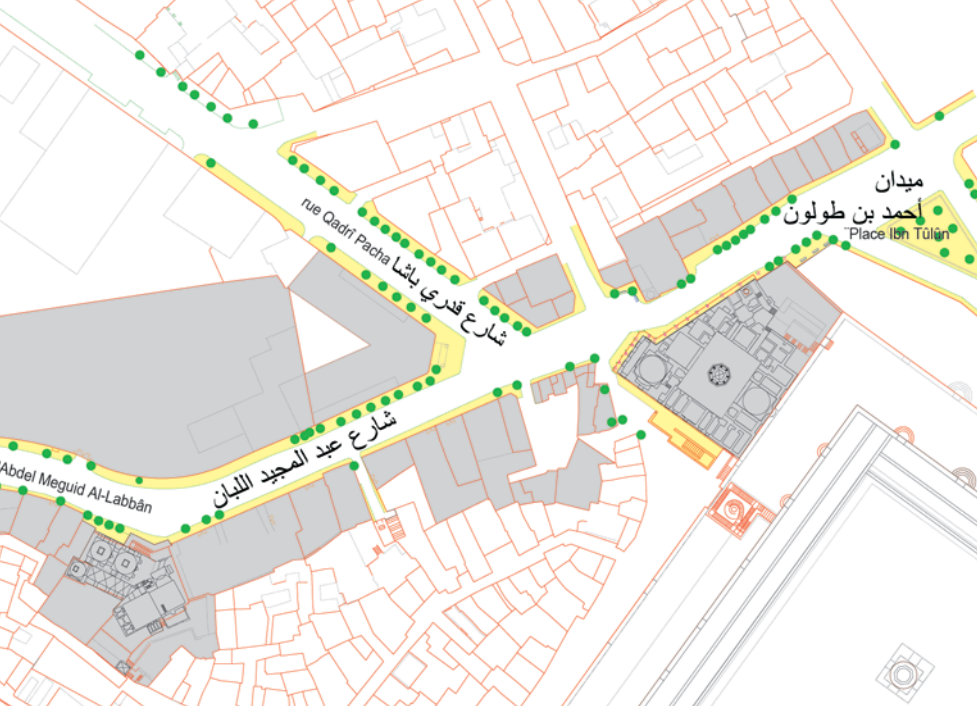


Existant الوضع الحالي

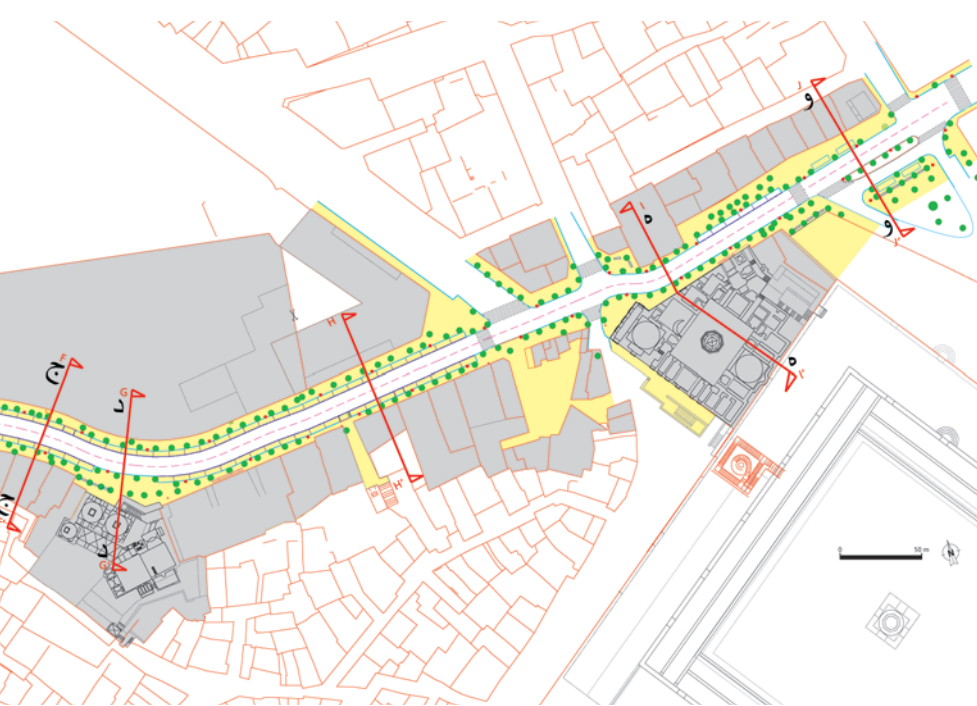


Projet المشروع

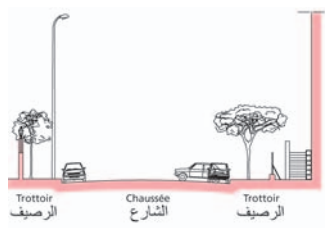




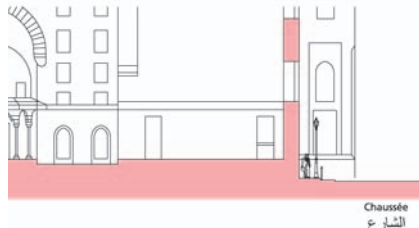
الوضع الحالي Existant



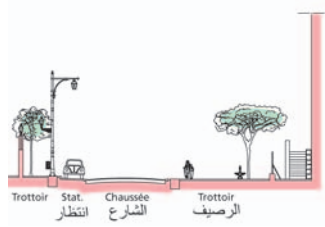
المشروع Projet



coupe GG' قطاع د-د



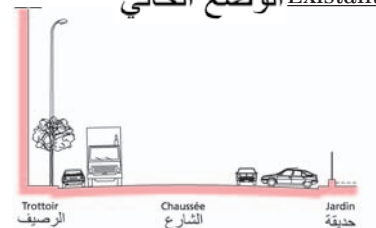
coupe II' قطاع ه-ه



coupe JJ' قطاع و-و



الوضع الحالي Existant



المشروع Projet





الوضع الحالي بالنظر جهة الشرق En regardant vers l'est. État actuel

المشروع Project

الوضع الحالي بالنظر جهة الغرب En regardant vers l'Ouest. État actuel

المشروع Project



أهميتها أثناء المناقشات التي دارت عند اختيار عرض نهر الطريق. وهناك مثال آخر يخص عملية جمع المعلومات المتعلقة بالشبكات المغذية للحي. فبالرغم من أن المحافظة قد زودت فعلا بمركز لمعلومات الشبكات في بدايات عمليات إنشاء المترو إلا أنه لا يوجد أي إجراء تنسيقي بين الخدمات. بل ويجهل أحيانا الوكلاء أين تقع الشبكات الأخرى الموجودة في الشارع. وهكذا يتم وضع الكابلات من البداية دون اتخاذ إجراءات احتياطية. وينتهي الأمر بأن تتداخل وتتعدّد الشبكات. ويتم معالجة المشاكل ميدانيا مما يتسبب في تكرار التوقف عن العمل في الموقع واختيار حلول طبقا للوضع. إن إرساء إجراء فعال للتنسيق عمل يتطلب وقتا طويلا ويفترض وجود قواعد بيانات أكيدة واتصالات منتظمة بين الخدمات. وقد عقد رئيس الحي اجتماعات متعددة مع قطاع الخدمات الفنية بمناسبة المشروع وذلك لتبادل المعلومات وتحضير الأعمال. وقد أبرزت هذه الاجتماعات أن المياه الجوفية قليلة العمق وأن شبكة المياه بالية و بها تسريب وأن شبكة صرف المياه واحدة وأبعادها جيدة وأن عدد بالوعات الصرف قليل لذلك يتم فتح بالوعات المجاري في حالة الأمطار الغزيرة للتخلص بصورة فعالة من المياه. كما أن هذه الاجتماعات أتاحت الفرصة لتناول المسألة الجدلية الخاصة بعملية تجميع الشبكات وتوزيع التكاليف.

تنفيذ المشروع

لأشك في أن الحكم علي نجاح المشروع سوف يتم إلي حد بعيد بناء علي جودة التنفيذ. لذا تم إجراء الدراسة مع الوضع في الاعتبار شروط تنفيذها. وقد تم استكشاف عدة احتمالات للمراحل المختلفة للموقع مع مراعاة مسألة المحافظة علي استمرار توفير الخدمة للسكان المجاورين. وتم انتقاء المواد والشجر بواقعية طبقا لمعايير البساطة والصلاية و الصيانة. وهو ما نجده من قبل في بعض شوارع القاهرة. ويمكن التجديد الحقيقي في طريقة تنظيم ما سبق وفي الالتزام بالتعليمات الخاصة بوضعها. ويفترض هذا التحدي ان كل من يشارك في تنفيذ المشروع عليه أن يعرف بدقة ما هو دوره وما هو المنتظر منه. إن دور المعماري الذي يحمل المهمة الثقيلة الخاصة بتحقيق، ميدانيا، الأهداف التي تنتظرها السلطات، هام للغاية. وقد تم القيام بعمل ذو أهمية كبرى في هذا الاتجاه.

وأخيرا يعتبر مراعاة أوجه نشاط السكان مقياسا أساسيا لأن الهدف الرئيسي لإعادة تخطيط الشارع هو المساهمة في تحسين الحياة في الحي. إن ما ينتظره السكان والتجار وما أعربوا عنه في هذا الصدد خلال الدراسة التي أجريت كان دليلا للمشروع. فمجرد فكرة تحويل الشارع وتنظيمه وتجميله يثير الأحلام ويطلق الآمال في التغيير.

الآن دو رويك



الشارع متسع جدا فيما بين رقمي ٦ و ٨
Au niveau des n°s 6 et 8,
une chaussée très large



الشارع ضيق أمام مسجد صرغتمش
Devant la mosquée Saghatmich,
une chaussée étroite

الشارع متسع أمام مسجد ابن طولون
Au pied d'Ibn Tūlūn,
une chaussée trop large



أمتار تخصص للمرور و٤ لانتظار السيارات توزع علي جانبي نهر الشارع. ويستمر عرض الجزء المخصص للمرور من نهر الشارع ثابتا وعند وجود أي انكماش، تتلاشي أماكن الانتظار. أما محطات الأوتوبيس فتخضع لعمليات تنظيم خاصة. ويتم تكثيف التشجير، كما يتم مراعاة وضع الإنارة والأثاث العمراني في أصف متوازية تتيح أقصى درجة من اليسر في المسارات وتضفي وضوحا في الرؤية علي المجموع ككل. ومن المقترح أن يتم تلبيط الأرصفة ببلاطات حجر ذات أبعاد صغيرة، وان تكون الحواف من البازلت، كما سيتم رصف أماكن انتظار السيارات. وتحدد الألوان النهائية للمواد بالتشاور مع المعماري المكلف بإعادة تجديد الواجهات. وسيتم تغطية نهر الطريق بقار جديد محبب.

مراجعة النقاط التفصيلية للمشروع

منذ بداية الدراسة، أبرزت عملية جمع البيانات والاستشارات المتعددة اللازمة لإعطاء المشروع الصبغة النهائية أهمية الاستعانة بأدوات عالية الأداء وبإجراءات منظمة.

إن هذه الملحوظة تنطبق في المقام الأول علي مجموعة الخرائط، فلا يوجد دراسة يمكن الوثوق فيها دون أن تكون مرتكزة علي خرائط دقيقة. إلا أنه، بسبب انعدام مثل هذه المستندات، لزم إعادة لصق الخرائط المساحية القديمة وتحديثها بعمليات رفع ميدانية ورسم مسقط أفقي عام يبين بدقة مكان الأرصفة والأشجار والأثاث العمراني. وينطبق ذلك الأمر أيضا علي مجال المرور. فقد أدي غياب عمليات التعداد وخطة مخصصة للمرور علي مستوي وسط المدينة إلي تعقيد الوصول إلي حل مناسب. ولذلك تم القيام بعمليات تعداد جزئية تعكس الوضع بصفة غير كاملة. إلا أن الأمر يتعلق بعناصر حاسمة بدت

Place Sayeda Zeinab, ميدان السيدة زينب، موقف
départ des bus et des microbus أتوبيسات و ميكروباصات



وفي حين أن الاتجاه في هذين الشارعين بين شارع بورسعيد وشارع قدري يعد من الناحية النظرية اتجاها واحدا يسير من الغرب إلي الشرق، إلا أن هناك حركة سير طفيفة في الاتجاه المعاكس. ويمثل هذا التدفق ١/٦ إجمالي المرور. وانطلاقا من شارع قدري وحتى أسفل القلعة، يستقبل بصفة عامة شارع الخضيرى - صليبية المرور في الاتجاهين. غير أن خط السير المعني يقابل اتساعا محدودا في الطريق بسبب الكثافة الكبيرة للمباني الأثرية. كما أن عربات الكارو العديدة والباعة الجائلون والأعداد الكبيرة المتدفقة علي نهر الطريق من المشاة تزيد من تعقيد المرور. أما انتظار السيارات فيتم في اتجاه طولي من الطريق باستثناء أمام بعض التوسعات التي تصطف فيها تلقائيا العربات بطريقة فوضوية. وكثيرا ما يتم الانتظار في صف ثان.

إن المرور كثيف، وتشغل وسائل النقل العام حيزا هاما، ففي ساعة واحدة يمكننا أن نحصى مرور عدد يصل حتى ٣٠٠ سيارة خفيفة و٦٠ أتوبيسا غالبا ما يكون مكتظا بالركاب. وبسبب جموع السيارات، تتكرر الأعطال وتتعدد احتمالات حوادث المرور العرضية. إن عرض نهر الطريق الذي يسير فيه المرور متغير إلا أن حالته بصفة عامة تبدو مرضية فيما عدا بعض الأجزاء المتدهورة في نقاط معينة.

طريق يصعب فيه سير المشاة

بالرغم من المخاطر، فإن أعداد المشاة التي تسير بنهر الطريق كبيرة. بل ونميل إلي تقليدهم حيث أن الأرصفة ليست بها أي استمرارية. فتخطيطها يتبع التفهقر الذي كثيرا ما يتكرر في الواجهات. كما أن عرضها لا يكفي أبدا وقد يصل إلي ٤٠ سم في بعض النقاط المحددة. وهناك صعوبة أخرى تميز الطرق العمرانية القديمة، والتي تم تجديدها بإعادة رصفها بصفة متعاقبة، وهي تنظيم عتبات الأبنية المجاورة. فمستوي العتبات قد يتراوح فيما بين ارتفاع يقل، بالمقارنة بالشارع، عن ٨٠ سم وما بين ارتفاع يتجاوز الـ ٢٠ سم. وللوقاية من السيارات، يتجاوز ارتفاع حواف الأرصفة بصفة عامة الـ ٢٥ سم. إن عدم وجود التغطية، وعدم تثبيت جذوع الأشجار، و عدم انتظام الفرش بالمكان، بالإضافة إلي أعطية البلاعات التالفة و بسطات العرض و تراسات المقاهي الممتدة و اصطفايف السيارات، إنما يشكل كل ذلك عائقا أمام السير علي تلك الأرصفة.

تنظيم وتجديد وتجميل

إن الوضع الحالي لا يعتبر مرضيا سواء لقائدي السيارات أو للمشاة. فهناك محوران وجها بطريقة طبيعية دراسات التطوير وهما: (١) تنظيم المرور لجعله أكثر سيولة ولزيادة فاعلية وسائل النقل العامة. (٢) تأمين سير المشاة وجعله أكثر يسرا خاصة في الأماكن القريبة من المدارس والمباني العامة. ولم يفارق عملية التفكير التي تمت الاهتمام الدائم بتحسين المنظر طالما أنه يشكل عنصرا من عناصر التراث الخاص بالقاهرة.

إن المشروع يوفر أقصى مساحة وأقصى درجة من الأمن للمشاة. ومن المقترح به أن يسير الطريق في اتجاه واحد بعرض ١٠ أمتار منها ٦

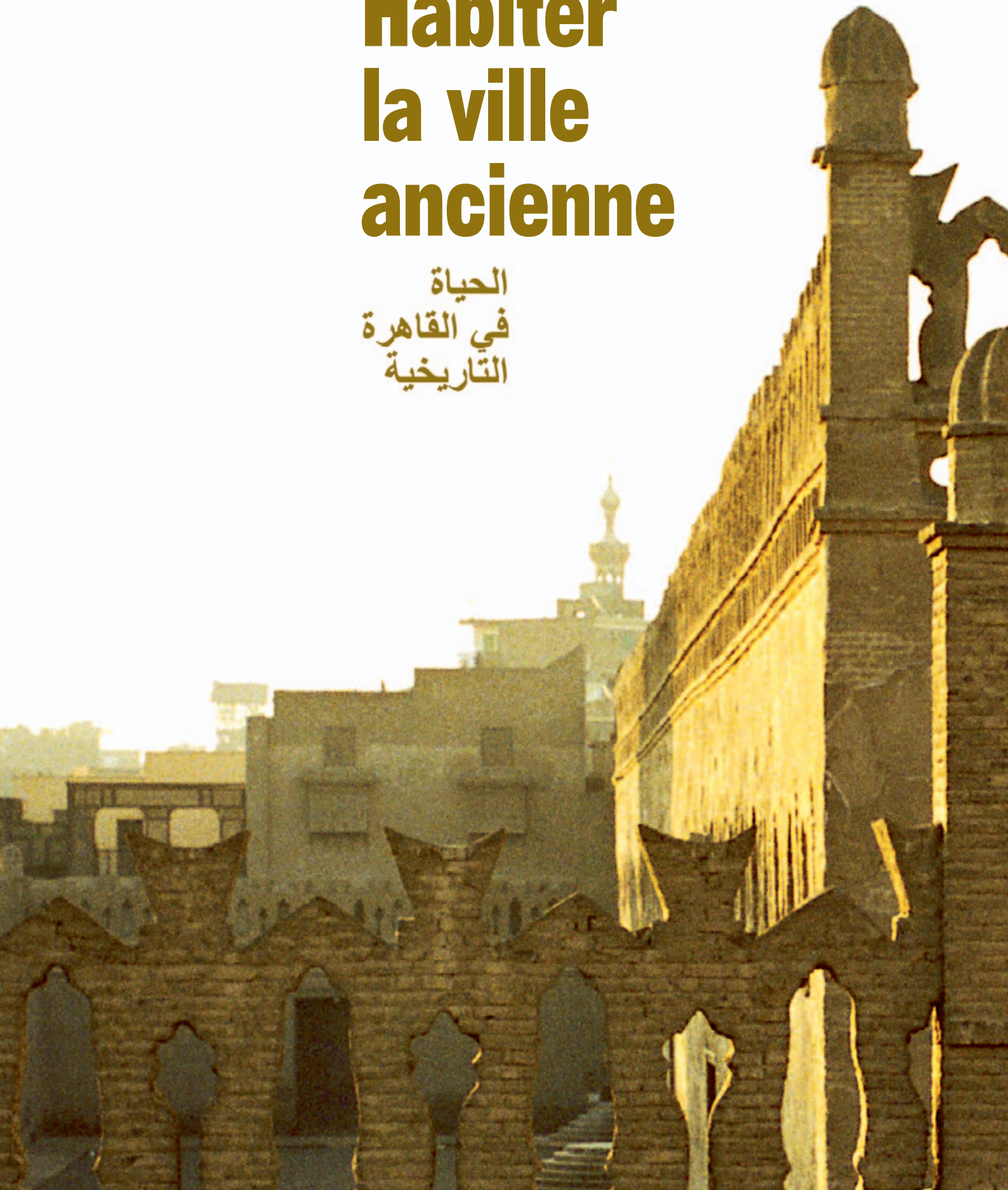
مشاريع صغيرة، تحديات كبيرة

Petits projets
grands enjeux

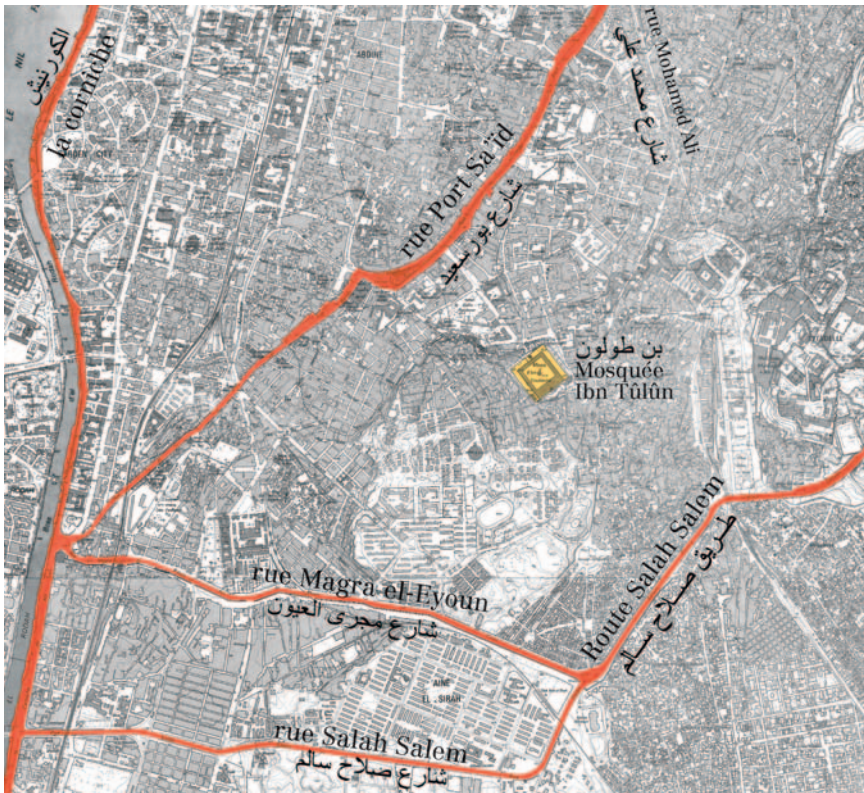


Habiter la ville ancienne

الحياة
في القاهرة
التاريخية



Circulation et déplacements



الطرق المحيطة بالجزء الجنوبي للقاهرة التاريخية
Voies de contournement de la partie sud de la ville ancienne

La circulation à l'est du Nil et dans la partie sud de la vieille ville

La structure urbaine du Caire ne facilite pas la circulation aux abords de la ville ancienne. Au milieu du XIX^e siècle, Le Caire est encore une ville aux rues étroites, que l'on traverse du nord au sud par la grande voie centrale, la « Qasaba », qui passe par les portes Bab el-Futuh au nord, Bab Zuwaila au sud et se prolonge ensuite jusqu'aux cimetières sud. D'est en ouest, dans la partie sud de la ville, deux voies jouent alors un rôle important, la rue Darb al-Ahmar/Bab el-Wazir, qui s'étire depuis le Khalig¹ jusqu'au pied de la citadelle en longeant la porte Bab Zuwaila, et les rues Marâsînâ²/el-Khoderî/Saliba, qui joignent aussi le Khalig à

la citadelle en longeant la mosquée Ahmad Ibn Tûlûn.

À partir des années 1860, la ville moderne s'édifie entre la ville ancienne et le Nil. Conçue comme un vaste maillage régulier de grandes avenues, elle se raccorde mal au réseau de voies de la partie ancienne. Seul le percement de la rue Mohamed Ali crée une liaison directe par une avenue droite et large entre le quartier d'Azbekeya et le pied de la citadelle.

Durant la première moitié du XX^e siècle, une série d'interventions vont lier peu à peu les deux systèmes. Le remblaiement du Khalig et la destruction des îlots adjacents pour créer une voie de circulation nord-sud, large de plus de 30 mètres – la rue Port Sa'id –, vont permettre

à la fois de contourner la ville ancienne, de la desservir par l'ouest et d'installer les lignes de tramway. À l'est, la présence de la muraille fatimide, de la colline de décombres³ et des cimetières ne permet pas le même désenclavement.

D'est en ouest, la traversée de la vieille ville reste problématique. Si le percement de la rue al-Azhar, dans les années 1930, crée une traversée pour les automobiles et les camions au droit de la mosquée al-Azhar, au sud la structure de ville ancienne garde son intégrité et la traversée est-ouest ne peut se faire qu'au sud de la colline de Zeinhum. Dans les années 1960, la création de la route de Salah Salem et l'aménagement de la rue Magra el-Eyoun vont enfin résoudre le problème du contournement de la ville ancienne par l'est en créant une voie qui longe le cimetière oriental puis passe entre la citadelle et le Moqattam et, au sud, rejoint la route de la corniche du Nil en traversant le cimetière sud en diagonale puis en longeant l'aqueduc de Saladin. Ainsi s'est créé l'itinéraire routier à l'échelle du Grand Caire qui épargne la ville ancienne.

Le rôle des transports en commun

Quinze millions de déplacements quotidiens dans Le Caire étaient recensés en 1999 et, parmi eux, 50 % s'effectuaient en transports en commun (bus, microbus, taxis et taxis partagés, métro), 36 % à pied et seulement 13 % en voitures particulières. L'usage de la voiture particulière reste faible (80 % des habitants du Caire ne possédaient pas de voiture en 1998), mais a tendance à augmenter constamment.

Les transports en commun sont assurés pour 20 % par les deux lignes de métro existantes (2,5 mil-

lions de voyageurs par jour) et pour 80 % par les 400 lignes de bus publics, mini et microbus, taxis et taxis partagés.

Si la circulation est essentiellement supportée par les voies larges de la ville moderne, les voies anciennes de la partie sud de la vieille ville supportent cependant un trafic considérable, notamment la circulation des bus et des minibus qui n'ont cessé de se multiplier depuis vingt ans. Ainsi, la place Sayeda Zeinab, sur laquelle se concentraient 10 lignes de bus en 1988, en supportait déjà 19 dix ans plus tard. La traversée de la partie sud de la vieille ville reste aujourd'hui obligatoire pour joindre entre elles les différentes lignes de transport, notamment les grandes gares routières, puis la rue Port Sa'ïd et la place Sayeda Zeinab, à l'ouest, à la place Salah al-Din et à la place Sayeda 'Aïsha, à l'est.

La station « Sayeda Zeinab », de la ligne de métro n° 1, est située à l'ouest du quartier, en limite de la ville moderne; elle ne peut donc contribuer à alléger la pression sur les transports en commun de surface vers l'est de la vieille ville. Au contraire, l'attraction du métro renforce les flux de bus entre la station de métro et les gares routières du sud-est.

Le rôle de la rue 'Abdel Meguid al-Labbân dans le dispositif

Le système constitué par les rues 'Abdel Meguid al-Labbân/el-Khoderî/Saliba/Chaikhoun et la rue Qadrî Pacha constitue la seule liaison directe entre l'est et l'ouest de la ville ancienne, au sud du lotissement d'Helmeyah. De ce fait, la rue 'Abdel Meguid al-Labbân est soumise à un flux de circulation très important: aux heures de pointe, on peut y voir passer 110 bus et microbus à l'heure (soit un toutes les 30 secondes) et 300 voitures particulières et taxis!

La moitié des voitures particulières qui circulent dans la rue sont des taxis. À titre de comparaison, Le Caire compte 50 000 taxis pour une population d'environ 16 millions d'habitants, alors que la Ré-

gion parisienne n'en compte que 17 000 pour 12 millions d'habitants. Ce mode de transport est important dans la circulation et dans l'occupation de l'espace public. On peut estimer que les taxis assurent autant de déplacements journaliers que les voitures particulières dans ce secteur de la ville, mais, contrairement à celles-ci, ils s'arrêtent très peu et ne génèrent donc que peu de besoins en places de stationnement.

La rue 'Abdel Meguid al-Labbân est en sens unique (plus ou moins respecté) d'ouest en est, entre la place Sayeda Zeinab et la rue Qadrî Pacha, mais il n'en est pas de même dans son prolongement vers l'est (successivement dénommé el-Khoderî/Saliba/Chaikhoun), où le trafic est à double sens et par conséquent chaotique, voire paralysé. Plus généralement, dans toute la partie sud de la vieille ville, le plan de circulation ne prend en compte que les voies

principales. La prise en compte de toutes les voies carrossables permettrait sans doute d'optimiser l'usage des voies pour le trafic des automobiles et des bus.

Enfin, un parcours supplémentaire d'est en ouest depuis la mosquée du sultan Hasan jusqu'à la rue Port Sa'ïd reste à trouver pour alléger le trafic de la rue Saliba et protéger les nombreuses maisons et les monuments anciens qui s'y trouvent. Mais il semble bien que la solution la plus durable à moyen terme soit de desservir le sud de la ville ancienne en sous-sol, par le réseau du métro, comme ce sera le cas bientôt, plus au nord, à Bab el-Sharia.

Pierre Veillat

1. Le kahlig est un canal qui longeait la vieille ville à l'ouest jusqu'au début du XX^e siècle.
2. Marasina est l'ancien nom de la rue 'Abdel Meguid al-Labbân.
3. Cette colline de décombe s'est constituée au fil des siècles le long de la muraille Est. C'est à cet emplacement que récemment, vient d'être réalisé le Parc Al-Azhar.

طرق اتجاه واحد
طرق اتجاهين
المصدر: محافظة القاهرة

Les rues à sens unique
Les rues à double sens
Source : Gouvernorat du Caire

خريطة الحركة المرورية
بالنشوارع الرئيسية
Plan de circulation
sur les voies principales



110 / heure
80 - 90 / heures
10 - 20 / heures



حركة وسائل النقل الرئيسية المشتركة (أتوبيسات، ميكروباصات)

الخميس ١٥/١٥ / ١٤:١٥ - ٢٠٠٥/٥/١٢

300 / heure
200 / heure
40 - 60 / heure

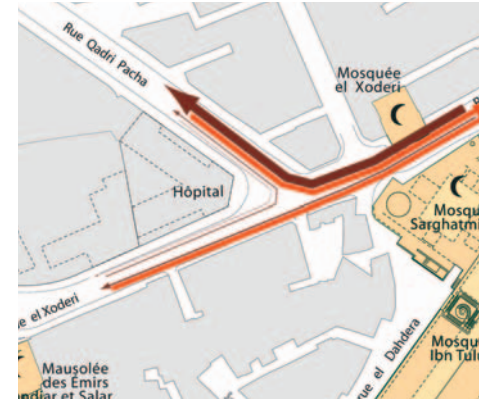


حركة السيارات (سيارات خاصة و أجرة)

الثلاثاء ١٧/٢٠ / ١٦:٢٠ - ٢٠٠٥/٥/١٧



Circulation des transports en commun (autobus, minibus publics, microbus privés)
jeudi 12/05/05 de 14h15 à 15h15



Circulation des voitures particulières et taxis
mardi 17/05/05 de 16h20 à 17h20

خريطة الحركة المرورية بالشوارع الرئيسية

Étude de la circulation dans les rues
'Abdel Méguid al-Labbân et el-Khoderi

بالنسبة لامتدادها ناحية الشرق (المسمى علي التوالي الخضيري- صليبية- شيخون) حيث يسير المرور في الاتجاهين وبالتالي يأخذ شكلا فوضويا إن لم يصب بالشلل. وبصفة عامة لا تؤخذ بعين الاعتبار، في خطة المرور، في كل الجزء الجنوبي من المدينة القديمة، سوي الطرق الرئيسية. فإذا ما تمت مراعاة جميع الطرق التي يمكن أن تسلكها السيارات فسوف يتيسر دون شك الوصول إلي الحد الأمثل في استخدام الشوارع في حركة سير السيارات والأتوبيسات.

وأخيرا مازال مطلوبا إيجاد مسارا إضافيا يتجه من الشرق إلي الغرب انطلاقا من مسجد السلطان حسن وحتى شارع بورسعيد تخفيفا لتكدس المرور في شارع الصليبية وحماية للعديد من الآثار والبيوت القديمة الموجودة به. ولكن يبدو أن الحل الأكثر استقرارية علي المدى المتوسط هو خدمة جنوب المدينة القديمة من تحت الأرض بواسطة شبكة المترو كما سوف يتم قريبا ناحية الشمال بباب الشعرية.

بيير فييا

دور شارع عبد المجيد اللبان في عملية التنظيم

تشكل المنظومة المكونة من شارع عبد المجيد اللبان - الخضيري- صليبية- شيخون وشارع قدري باشا الاتصال الوحيد المباشر بين الشرق والغرب في المدينة القديمة بجنوب الحليمية. وبذلك تتكثف بصورة كبيرة حركة المرور بشارع عبد المجيد اللبان. ففي ساعات الذروة يمكننا أن نحصي خلال ساعة واحدة مرور ١١٠ أتوبيسا وميكروباصا (أي واحد كل ٣٠ ثانية) و ٣٠٠ سيارة خاصة وسيارة أجرة!

وتشكل سيارات الأجرة نصف عدد السيارات الخاصة المارة بالشارع. وإذا ما قمنا بعقد مقارنة فسوف نجد إنه يوجد بالقاهرة ٥٠ سيارة أجرة لعدد من السكان يبلغ ١٦ مليون نسمة بينما لا نجد سوي ١٧ ٠٠٠ تاكسي في منطقة باريسية لعدد من السكان يبلغ ١٢ مليون نسمة. إنها وسيلة نقل هامة في المرور وفي شغل الحيز الحضري. ويمكننا أن نقدر إن سيارات الأجرة تؤمن حجما من الانتقالات اليومية يضاهي الحجم الذي تحققه السيارة الخاصة في هذا القطاع من المدينة. إلا أن التاكسيات علي عكس تلك السيارات لا تتوقف إلا قليلا وبالتالي لا تحتاج لأماكن انتظار.

إن شارع عبد المجيد اللبان شارع يسير في اتجاه واحد من الغرب إلي الشرق فيما بين ميدان السيدة زينب وشارع قدري باشا (والالتزام بهذا الاتجاه ليس دائما متبعا) ولكن الأمر يختلف

١ الخليج هو القناة التي تمر بمحاذاة المدينة القديمة من الناحية الغربية لغاية بداية القرن العشرين.
٢ ماراسينا هو الاسم القديم لشارع " عبد المجيد اللبان".
٣ تكون هذا التل عبر القرون بمحاذاة السور الشرقي وبهذا المكان تمت إقامة حديقة الأزهر في الفترة الأخيرة.

حركة المرور والتنقلات

حركة المرور في شرق النيل وفي الجزء الجنوبي من المدينة القديمة

القديمة من الشرق بإنشاء طريق يحاذي المدافن الشرقية ثم يمر من بين القلعة والمقطم ويلحق في الجنوب بطريق كورنيش النيل مجتازا المدافن الجنوبية في خط مائل ليحاذي بعد ذلك مجري قناة صلاح الدين. هكذا نشأ خط سير للسيارات، علي مستوى القاهرة الكبرى، تفادى تم فيه التفادي المرور من في المدينة القديمة.

إن التركيب العمراني للقاهرة لا يسهل حركة المرور علي حدود المدينة القديمة.

ففي منتصف القرن التاسع عشر الميلادي، كانت شوارع القاهرة لا تزال ضيقة وكان يتم قطع المدينة من الشمال إلي الجنوب من خلال طريق مركزي "القصبة" الذي يمر بباب الفتوح في الشمال إلي باب زويلة في الجنوب ويمتد بعد ذلك إلي المدافن الجنوبية. وكان هناك طريقان يتجهان من الشرق إلي الغرب، في الجزء الجنوبي من المدينة، وكانا يلعبان أدوارا مهما وهما شارع الدرب الأحمر - باب الوزير الذي يمتد من الخليج ١ إلي أسفل القلعة مرورا بباب زويلة وشارع مراسينا^٢ - الخضيرى - الصليبية الذي يصل أيضا الخليج بالقلعة بمحاذاة مسجد ابن طولون.

واعتبارا من ستينيات القرن التاسع عشر الميلادي، بدأ تشييد المدينة الحديثة بها بين المدينة القديمة والنيل. وقد صممت المدينة الحديثة علي هيئة شبكة واسعة ومنتظمة مكونة من شوارع عريضة متصلة ببعضها ولكنها لا تتصل جيدا مع شبكة الطرق في المنطقة القديمة. وقد خلق شق شارع محمد علي الوصلة المباشرة بطريق مستقيم وعريض يمتد بين حي الأزبكية وأسفل القلعة.

وخلال النصف الأول من القرن العشرين الميلادي، أدت تدريجيا مجموعة من المعالجات التي حدثت إلي وصل النظامين بعضهما ببعض.

إن ردم الخليج وهدم المباني المتاخمة من أجل إنشاء محور حركة سيارات شمال-جنوب عرضه يتجاوز ٣٠ مترا - وهو شارع بورسعيد حاليا- أتاح في آن واحد الدوران حول المدينة القديمة وخدمتها من ناحية الغرب وإنشاء خطوط الترام. أما من ناحية الشرق، فلم يتيسر القيام بنفس العملية لتخليصها من وضعها المحصور بسبب وجود السور الفاطمي وتلال القمامة^٣ والمدافن.

ومازالت حركة المرور عبر المدينة القديمة من الشرق إلي الغرب تمثل إشكالية كبيرة. وإذا كان شق شارع الأزهر في الثلاثينيات من القرن العشرين قد فتح الطريق لمرور العربات وسيارات النقل بمحاذاة مسجد الأزهر إلا أن المدينة القديمة احتفظت في الجنوب بتكامل تنظيمها الهيكلي ولا يمكن اجتيازها من الشرق إلي الغرب سوى من جنوب تلال زينهم.

وفي الستينيات من نفس هذا القرن، أدى إنشاء طريق صلاح سالم وتطوير شارع مجري العيون إلي حل مشكلة الدوران حول المدينة

دور وسائل النقل العامة

تم حصر عدد ١٥ مليون عملية تنقل يومية في القاهرة عام ١٩٩٩ من بينها ٥٠% تتم بواسطة النقل العام (الأوتوبيس والميكروباص والتاكسي وسيارات الأجرة المشتركة والمترو) و٣٦% سيرا علي الأقدام و١٣% فقط بواسطة السيارة الخاصة. وما زال استخدام السيارة الخاصة ضئيلا (فلم تكن نسبة امتلاك نسبة السيارات الخاصة لسكان القاهرة تتجاوز الـ ٨٠% في عام ١٩٩٨) و إن كانت تلك الظاهرة في حالة ازدياد متواصل.

ويتم ضمان توفير نسبة ٢٠% من النقل العام من خلال خطي المترو الموجودين حيث يتردد عليه ٢,٥ مليون راكب يوميا، ونسبة ٨٠% من خلال خطوط أتوبيسات النقل العام والميني باص والميكروباص والتاكسي وسيارات الأجرة المشتركة وعددها ٤٠٠ خطا.

وإذا كانت الشوارع العريضة من المدينة الحديثة هي التي تستوعب أساسا حركة المرور إلا أن هناك حركة السير الكبيرة التي تستوعبها أيضا شبكة الطرق القديمة بالجزء الجنوبي من المدينة القديمة وبصفة خاصة فيما يتعلق بحركة مرور الأتوبيسات والميني باص المستمرة في التزايد منذ عشرين عاما. فقد أصبح ميدان السيدة زينب يتحمل ١٩ خط أتوبيس بعد عشر سنوات حيث كانت تتركز فيه عشرة خطوط في عام ١٩٩٨.

وما زال من الضروري اليوم المرور من الجزء الجنوبي من المدينة القديمة لوصول خطوط النقل المختلفة ومحطات النقل البري الكبرى فيما بينها بصفة خاصة شارع بورسعيد وميدان السيدة زينب في الغرب بميدان صلاح الدين وميدان السيدة عائشة في الشرق.

وتقع محطة " السيدة زينب " علي الخط ١ للمترو في غرب الحي علي حدود المدينة الحديثة فلا يمكنها أن تساهم إذن في التخفيف من الضغط علي وسائل النقل العام السطحية المتجهة إلي شرق المدينة القديمة. وبالعكس يجذب المترو عملية تدفق الأتوبيسات بين محطة المترو ومحطات النقل البري بالجنوب الشرقي.

La vie quotidienne à Sayeda Zeinab



Photo : D. Daillieux

Comment peut-on décrire Sayeda Zeinab ?

Le général Sami Abdel Rahim : Sayeda Zeinab est un quartier considéré comme l'un des plus populaires et des plus anciens du Caire. Sa renommée est liée à la présence de la mosquée où est enterrée la petite fille du prophète: Sayeda Zeinab, la mère des souffrants (que Dieu soit satisfait d'elle et qu'il la comble). Il dispose d'un seul poste de police couvrant une superficie de 3,55 km² à peu près et regroupant 15 Sheyakha¹ et environ 209 000 habitants au total.

Non seulement il est fréquenté par de nombreux pèlerins tout au long de l'année, venus demander la guérison auprès de la tombe de Sayeda Zeinab, mais c'est aussi là où sont concentrés le plus grand nombre d'hôpitaux, pour certains très réputés comme l'hôpital dermatologique du Caire. Unique dans le pays, cet hôpital public accueille chaque mois plus de 50 000 patients. On y trouve aussi de nombreux hôpitaux privés, tous les hôpitaux de l'Université du Caire: l'hôpital français de Kasr Al Aïni, des hôpitaux publics spécialisés en diabétologie, pédiatrie, cancérologie, néphrologie ainsi que l'hôpital Moubarak pour les plus démunis. En ce moment, les derniers travaux sont en cours, dans les anciens lieux des abattoirs, pour la finition de l'hôpital de cancérologie pour enfants sur une superficie de 10 000 m².

Cette partie de la ville compte 123 établissements scolaires des différents cycles de l'enseignement dont 96 écoles publiques et 27 privées. Il existe aussi des écoles spécialisées pour les enfants handicapés mentaux ainsi que la faculté de pharmacie de l'Université du Caire

et l'Institut des études coopératives. Tout ceci rend l'endroit très vivant et attractif.

La présence de différents organismes gouvernementaux, comme l'Assemblée du peuple, la Présidence du Conseil des ministres, les différents ministères, tels que ceux de la santé et des finances et quelques ambassades, nécessite l'organisation de la circulation et des moyens de transport en commun indispensables pour une bonne desserte du lieu. Chaque jour, un grand nombre de travailleurs, de fonctionnaires et de malades venant pour un traitement médical se déplace de et vers cet endroit. Pour ce faire, un réseau de moyens de transport et de communication relie le quartier aux autres parties du Grand Caire. On y trouve plus de 20 lignes de bus ainsi que deux stations de métro sur la ligne 1 qui facilitent l'accès au district, la station Sa'ad Zaghloul et la station Sayeda Zeinab, ainsi que plusieurs lignes de microbus. En général, le nombre de ces moyens ainsi que le tra-

شارع الدحديرة rue ad-Douhdara



Photo : D. Daillieux

أثناء مولد السيدة زينب

Pendant le mouled de Sayeda Zeinab



Photo : D. Daillieux

fic augmentent au cours de certaines périodes de l'année avec l'arrivée accrue des visiteurs: pendant les festivités du *Mouled*² de Sayeda Zeinab, pendant le mois de Ramadan et à l'occasion des fêtes religieuses.

Huit espaces de stationnement ont été réservés aux voitures. Gérés par le district, ils peuvent accueillir plus de 400 véhicules. Mais le stationnement reste toujours un problème important dans le quartier surtout aux heures d'ouverture et de fermeture des bureaux. Les livraisons des commerces sont également source d'embouteillages car elles ne sont pas limitées à des heures précises de la journée. Pour éviter les encombrements, les grands camions ne sont autorisés à rentrer qu'entre minuit et 6 heures du matin.

Est-ce aussi un quartier touristique ?

Le *g^l S. A. Rahim*: Sayeda Zeinab est un district ancien où trente trois monuments historiques ont été classés par le Conseil supérieur des antiquités. Ces édifices illustrent d'une manière exceptionnelle la richesse de l'architecture islamique depuis plus de dix siècles. Malheureusement il n'existe aucun hôtel pour accueillir les touristes et les services touristiques sont insuffisants...Ce qui veut dire que malgré les richesses culturelles et historiques présentes dans le quartier, il n'est pas encore adapté à l'activité touristique. Le ministère de la culture a un programme pour la restauration des monuments s'y trouvant afin de les conserver. On pourrait citer les mosquées Ibn Tûlûn et Sarghatmish et le musée Gayer Anderson (La maison Kiridliyya) fréquentés par les touristes tout au long de l'année.

Quelles sont les autres activités culturelles du quartier ?

Le *g^l S. A. Rahim*: Sayeda Zeinab a le privilège d'abriter plusieurs centres culturels : le palais de la Culture de Suzanne Moubarak destiné aux enfants, la bibliothèque de Tal'at Harb, le jardin culturel pour

les enfants qui a reçu il y a quelques années le prix Agha Khan, le théâtre de Faysal Nada et le centre culturel français, très attractif par ses nombreuses et diverses manifestations culturelles. En revanche il n'y a qu'un seul cinéma ce qui est très peu par rapport au nombre d'habitants.

Tous les ans au 27 *Ragab*³, l'endroit se transforme avec l'arrivée des pèlerins qui s'installent avec leurs tentes dans les rues. Ces visiteurs viennent pour célébrer l'anniversaire de Sayeda Zeinab en organisant des soirées de *zikr*⁴ dans les ruelles et impasses, ainsi que plusieurs parades religieuses. Il faut alors s'organiser pour les accueillir tout en permettant la poursuite de la vie quotidienne des riverains. La police joue alors un rôle indispensable. Certaines rues secondaires et impasses sont réservées à leur campement. Les commerces augmentent leur production, particulièrement les boulangeries qui multiplient leur rendement en pain pour subvenir aux besoins. Le nettoyage des rues, la collecte des déchets, l'éclairage et l'électricité sont également renforcés. Chaque matin, les rues ainsi que l'intérieur des mosquées sont aspergés d'eau pour des raisons sanitaires. Nous envisageons aussi de construire plus de toilettes publiques. Les habitants du Caire viennent souvent prier durant l'année dans le quartier, pendant cette période c'est toute l'Égypte qui vient.

Durant le mois de Ramadan, des nuits culturelles sont organisées. Elles attirent un grand nombre de personnes. Une multitude de repas de charité sont également offerts aux passants durant ce mois.

Le district a vu naître de nombreux écrivains et acteurs. Citons les écrivains Yehia Hakki et Youssef Es-Seba'i, les acteurs Adel Imam et Nour Esh-Shérif, ainsi que beaucoup d'autres. Sa'ad Zaghloul, le leader de la révolution de 1919 est né, a vécu et est enterré à Sayeda Zeinab. Sa tombe majestueuse de style néo-pharaonique est devenue un des symboles de cette partie de la ville.



Photo: D. Daillieux

Quelles sont vos préoccupations principales en tant que chef de district ?

Le *g^l S. A. Rahim*: Ma première préoccupation est la sécurité. Ce quartier contient beaucoup d'anciennes demeures dont la structure doit être confortée. Nous essayons de prendre les mesures nécessaires afin d'éviter tout dégât et d'améliorer l'habitat. La vie des habitants est primordiale. Leur confort et leur sécurité me préoccupent avant tout. C'est pour cela que nous avons comme projet d'assurer l'éclairage des rues et leur propreté. En outre, la démolition des bâtiments vieux et croulants et la réhabilitation des parties « informels » situées à l'intérieur même du district en offrant des logements alternatifs sont prévues. Rester à l'écoute des habitants et résoudre l'ensemble de leurs pro-

باتعو أنابيب الغاز Le livreur de gaz



Photo: D. Daillieux



Photo: D. Daillieux



Photo: D. Daillieux

blèmes est aussi une priorité. Tous les mardi nous organisons des rencontres avec la population afin de connaître leurs difficultés et leurs doléances. Il existe aussi un poste opérationnel relevant du quartier et chargé de recevoir les plaintes et les remarques des habitants.

Quelles sont les grandes activités commerciales du quartier?

Le g^e S. A. Rahim : La vie commerciale est également très riche. La boucherie est une spécialité du quartier. Au sud de Sayeda Zeinab se trouvaient les abattoirs du Caire, ils ont été déplacés depuis quelques années. Cette activité, très développée à l'époque des abattoirs, a permis à plusieurs restaurants de s'installer pour offrir encore aujourd'hui les meilleures grillades de la capitale. La menuiserie est aussi fortement implantée depuis longtemps comme en témoignent quelques noms de rues anciennes. De nombreux marchés y rythment aussi la vie. On y trouve tous les jours le marché aux poissons, aux légumes et aux fruits, le marche el-'Atris pour la brocante et les vêtements. Actuellement un projet est en cours pour la construction d'un marché destiné à accueillir les marchands ambulants avec 536 places pour des magasins et 268 entrepôts.

Il ne faut pas oublier la présence dans la rue 'Abdel Méguid al-Labbân de nombreux cafés qui animent la vie de ce quartier et du plus fameux restaurant de foul et ta'meya⁵ du Caire El-Gahch, qui attire une foule de clients surtout pendant le Ramadan.

Par le général Mohamed Sami Abdel Rahim, chef du district de Sayeda Zeinab.

Propos recueillis par Omneya Abd el-Barr.

1. Une unité administrative.
2. la célébration de l'anniversaire d'une personne sainte comme ici, Sayeda Zeinab.
3. Le septième mois de l'Hégir, l'année musulmane.
4. Chants religieux
5. Le foul et el-Ta'meya sont des plats traditionnels, l'un à base de fèves et l'autre à base de farine de pois chiches.

كبيرا من الزوار. كما انه يتم إقامة العديد من مواعيد الرحمن خلال هذا الشهر الكريم.

ولد بهذا الحي الكثير من الكتاب والممثلين. نذكر منهم المؤلف يحي حقي و الكاتب يوسف السباعي والفنان عادل الإمام ونور الشريف وغيرهم الكثيرون. كما ولد في حي السيدة زينب سعد زغلول، زعيم ثورة ١٩١٩، وعاش ودفن به. وصار ضريحه الجليل المصمم علي الطراز الفرعوني الحديث أحد رموز الحي.

ما هي اهتماماتكم الرئيسية كرئيس للحي؟

اللواء محمد سامي عبد الرحيم: إن أول ما يشغلني هو الأمن. فيهذا الحي الكثير من المساكن القديمة التي يجب دعم هياكلها. ونحن نحاول أن نتخذ الإجراءات اللازمة لتجنب أي ضرر ولتحسين حالة السكن. إن حياة السكان لها الأولوية وراحتهم وأمنهم هما شاغلي الأول. لذا لدينا مشروع يؤمن الإنارة والنظافة في الشوارع. ذلك بالإضافة إلي إزالة المباني القديمة و المتهاكلة وتطوير المناطق العشوائية التي توجد داخل نطاق الحي و ذلك بعد توفير المساكن البديلة. ويعتبر الإصغاء دائما للسكان وحل كافة المشكلات التي تواجههم أيضا أمرا أولويا. فبالإضافة لغرفة العمليات بالحي المكلفة بتلقي شكاوي السكان وملاحظاتهم، ننظم كل يوم ثلاثاء اجتماعات مع الأهالي للتعرف علي مشاكلهم ومطالبهم.

ما هي أهم الأنشطة التجارية بالحي؟

إن الحياة التجارية زاخرة بالنشاط. فالجزارة هي تخصص الحي، وكانت تقع مذابح القاهرة في جنوب حي السيدة زينب، إلا إنها نقلت منذ بضعة سنوات. وقد أدى هذا مازالت النشاط المزدهر عندما كانت موجودة إلي إقامة العديد من المطاعم التي اليوم تقدم أفضل اللحوم المشوية في العاصمة. وتنتشر به أيضا منذ زمن بعيد النجارة وتشهد علي ذلك بعض أسماء الشوارع القديمة. وهناك العديد من الأسواق التي تنظم أيضا إيقاع حركة الحياة في هذا الحي. وتقام هذه الأسواق كل يوم مثل سوق السمك والخضار والفاكهة و سوق العتريس للملابس و الخردوات. وجاري حاليا إنشاء سوق للباعة الجائلين يضم ٥٣٦ محل و ٢٦٨ مخزن.

وعلينا ألا ننسى المقاهي الكثيرة المتواجدة بشارع عبد المجيد اللبان فهي تجعل هذا الحي ينبض بالحياة كما يجب ألا نغفل عن ذكر أشهر مطعم فول وطعمية في القاهرة، محل "الجحش"، الذي يجذب الجموع من الزبائن خصوصا خلال شهر رمضان.

حديث مع اللواء/ محمد سامي عبد الرحيم ، رئيس الحي

أجرت الحديث أمينة عبد البر

- ١ وحدة إدارية.
- ٢ الاحتفال بمولد ولي مثل هنا السيدة زينب.
- ٣ سابع شهر من التقويم الهجري الإسلامي.
- ٤ أناسند دننة.





زالت تسبب مشكلة كبيرة خصوصا في ساعات بدء العمل وساعات انتهائه. بالإضافة إلي ذلك، تتسبب عملية تسليم البضائع للمحلات في عرقلة السير لأنها لا تقتصر علي مواعيد معينة خلال اليوم. وحتى لا يتم عرقلة المرور يسمح لسيارات النقل الكبيرة الدخول في الفترة ما بين منتصف الليل وحتى الساعة السادسة صباحا.

هل يعتبر الحي سياحيا أيضا؟

اللواء/ محمد سامي عبد الرحيم: السيدة زينب، حي قديم يتميز بوجود ثلاثة وثلاثين أثرا تاريخيا مسجلا من قبل المجلس الأعلى للآثار. وتعكس هذه المباني بطريقة نادرة تراء الفن المعماري الإسلامي منذ أكثر من عشرة قرون. إلا انه لا يتوفر بالحي أي فندق لاستقبال السائحين كما أن الخدمات السياحية غير كافية... مما يعني إنه بالرغم من الثروات الثقافية والتاريخية الموجودة بالحي فمزال لا يتوافق مع النشاط السياحي. وتقوم وزارة الثقافة بتنفيذ برنامج لترميم الآثار الموجودة بنطاق الحي للحفاظ عليها، ومن هذه الآثار مسجد احمد بن طولون ومسجد "صرغتمش" ومتحف "جاير أندرسون" (منزل الكريديلة)، و التي يتردد عليها السائحون علي مدار العام.

ولكن ما هي أوجه الأنشطة الثقافية الأخرى؟

اللواء/ محمد سامي عبد الرحيم: من حظ الحي إن به عدة مراكز ثقافية، مثل قصر ثقافة السيدة سوزان مبارك المخصص للأطفال، ومكتبة طلعت حرب، والحديقة الثقافية للأطفال التي حصلت منذ بضعة سنوات علي جائزة أغاخان، ومسرح فيصل ندا، والمركز الثقافي الفرنسي الذي يشكل مركز جذب كبير بالمناسبات الثقافية المتعددة والمتنوعة التي ينظمها. وفي المقابل، لا توجد سوي دار سينما واحدة لعرض الأفلام مما يعد قليلا للغاية بالمقارنة بعدد سكان الحي.

وينقلب حال الحي كل سنة في ٢٧ رجب مع قدوم الزوار الذين ينصبون خيامهم في الشوارع. فهم يأتون للاحتفال بمولد السيدة زينب وقيمون بهذه المناسبة أمسيات ذكرى في الحواري والدروب المسدودة وينظمون العديد من المواكب الدينية. لذلك يجب الاستعداد لاستقبالهم مع إتاحة الفرصة للسكان المجاورين لمواصلة حياتهم اليومية. كما إن الشرطة تلعب دورا لاغني عنه. وتخصص بعض الشوارع الثانوية والحواري المسدودة لمعسكراتهم. وبهذه المناسبة تعمل المحلات علي زيادة إنتاجها لتلبية احتياجات هؤلاء الزوار خاصة المخابز التي تزيد من كميات الخبز المنتج. كما تتم تكثيف عمليات النظافة في الشوارع وجمع المخلفات والإنارة والكهرباء. ولأسباب صحية يتم، كل صباح، رش الشوارع والمساجد من الداخل بالماء، كما ننوي بناء عدد أكبر من المراحيض العامة. علي مدار العام، يأتي أهل القاهرة كثيرا للصلاة في الحي، أما خلال هذه الفترة فمصر كلها هي التي تأتي.

وأثناء شهر رمضان، فيتم تنظيم الليالي الثقافية التي تجذب عددا



Photo: D. Daillieux

Photo: D. Daillieux

↑ بائعو الخضار Le vendeur de légumes

← داخل مسجد الجاولي Dans la mosquée el-Gawli

الحياة اليومية بالسيدة زينب

كيف يمكننا ان نصف حي السيدة زينب ؟

اللواء/ محمد سامي عبد الرحيم: يعتبر حي السيدة زينب من أقدم وأعرق الأحياء الشعبية بمدينة القاهرة. وترتبط شهرته بوجود المسجد الذي دفنت فيه حفيدة الرسول-عليه الصلاة والسلام- : السيدة زينب رضي الله عنها وأرضاها، أم العواجز. يشتمل الحي علي قسم شرطة واحد و يقع علي مساحة ٣,٥٥ كم٢ تقريبا و يضم عدد ١٥شياخة ١ وإجمالي السكان حوالي ٢٠٩ ألف نسمة.

وعلي مدار العام، يأتي إلي الحي العديد من الزوار طلبا للشفاء عند مقام السيدة زينب كما يتركز به أكبر عدد من المستشفيات بعضها له شهرة واسعة مثل المستشفى العام للأمراض الجلدية بالقاهرة، الوحيد في البلد،الذي يستقبل كل شهر أكثر من خمسين ألف مريض. ويوجد أيضا العديد من المستشفيات الخاصة وجميع مستشفيات جامعة القاهرة: مستشفى طب القصر العيني الفرنسي، ومستشفيات عامة متخصصة في أمراض السكر وطب الأطفال والأورام السرطانية والكلية، كما نجد به مستشفى مبارك الخيري. كما أنه جاري حاليا أعمال التشطيبات النهائية لمستشفى أورام الأطفال بمنطقة المذبح القديم المقامة علي مساحة ١٠٠٠٠ م٢.

يضم الحي عدد مائة وثلاثة وعشرين منشأة مدرسية في جميع المراحل التعليمية المختلفة منها ستة وتسعين مدرسة حكومية وسبعة وعشرين خاصة. كما يوجد أيضا مدارس متخصصة للأطفال المعاقين ذهنيا إلي جانب كلية الصيدلة ومعهد الدراسات التعاونية. إن كل ذلك يجعل الحي ينبض بالحياة كما يجعله منطقة جذب.

إن وجود الهيئات الحكومية العديدة، كمجلس الشعب ورئاسة مجلس الوزراء والوزارات المختلفة كوزارة الصحة والمالية إلي جانب بعض السفارات، يقتضي ضرورة تنظيم حركة المرور وتوفير وسائل النقل والمواصلات العامة اللازمة لتقديم خدمة جيدة للحي، حيث إنه يتم يوميا انتقال عدد كبير من العاملين والموظفين من وإلى حي السيدة زينب وكذلك المرضى لتلقي العلاج. و تخدم هذه العملية شبكة من وسائل النقل والمواصلات العامة التي تربط الحي بباقي أجزاء مدينة القاهرة الكبرى حيث يوجد ٢٠خط أتوبيس و محطتي مترو علي الخط١ تسهلان الوصول إليه وهما محطة سعد زغلول ومحطة السيدة زينب. بالإضافة إلي العديد من خطوط الميكروباص، هذا وتزداد وسائل النقل و حركة المرور خلال بعض الأوقات من السنة و ذلك من خلال الفترات التي يتم الاحتفال فيها بمولد السيدة زينب و خلال شهر رمضان والأعياد والمناسبات الدينية حيث يتزايد عدد المترددين علي الحي.

وقد تم تخصيص عدد ٨ ساحات انتظار سيارات يديرها الحي وتستوعب أكثر من ٤٠٠سيارة. إلا أن مسألة انتظار السيارات ما



Photo: D. Daillieux

مقهى بشارع عبد المجيد اللبان Au café rue 'Abdel Méguid al-Labbân

Sayeda Zeinab, histoire et actualité

Quartiers de Qal'at al-Kabsh et de Tûlûn



رسم لقلعة الكبش، للمهندس معماري أون ب. كارتير،
بكتساب (صور من القاهرة)،

صادر عن دار نشر Tilt and Bogue، في لندن عام ١٨٤٠

Qal'at al-kabsh dessiné par O.B. Carter, in
Illustration of Cairo, éd. Tilt and Bogue,
Londres, 1840.

Le district de Sayeda Zeinab 1 : un site exceptionnel, occupé depuis douze siècles

Sayeda Zeinab est situé au sud de la ville fatimide. La ville moderne et le Nil s'étendent à l'ouest, la citadelle de Saladin à l'est, le district du Vieux Caire (Fustât) au sud.

L'urbanisation du district est le produit de deux logiques différentes : d'une part, une implantation très ancienne et ponctuelle en des sites stratégiques (le mont Yashkur, les alentours de la citadelle, l'étang de Birkat al-Fil...) et, d'autre part, une extension urbaine plus progressive autour de la ville fatimide (al-Qâhira, datant de 969) en direction de Fustât².

La période tûlûnide, première urbanisation des quartiers de Qal'at al-Kabsh et de Tûlûn

L'essentiel du district n'était encore que des marécages quand les quartiers de Qal'at al-Kabsh et de Tûlûn ont été urbanisés par Ahmad Ibn Tûlûn en 870 sur le

mont Yashkur³. La nouvelle capitale, al-Qata'i, est cependant démolie par l'armée abbasside en 905 et de cette époque ne reste plus aujourd'hui que la mosquée.

Les époques fatimide et ayyubide : une urbanisation embryonnaire

Les Fatimides fondent une nouvelle capitale plus au nord, en 969, al-Qâhira. Après les catastrophes du début du XII^e siècle, les habitants de Fustât s'installent dans les faubourgs sud d'al-Qâhira et aux alentours de la citadelle de Saladin à partir de 1176⁴.

À proximité voient le jour quelques résidences princières d'agrément dans les jardins du mont Yashkur, que l'on commence alors à appeler al-Kabsh (le bélier).

L'époque mamelouk, zone de villégiature et urbanisation progressive autour de l'étang de Birkat al-Fil

La réelle mise en valeur de cet espace remonte au XIV^e siècle, avec la rénovation de la mosquée Ahmad Ibn Tûlûn en 1296-1298 et la création d'un hippodrome. La vague d'urbanisation mamelouk s'ancre alors autour de trois sites : l'étang de Birkat al-Fil⁵, la « grande digue » et le mont Yashkur.

Birkat al-Fil attire de nombreux émirs qui, à la suite du sultan Ibn Kalâoun, y font construire des palais d'agrément. De nombreuses mosquées y sont édifiées entre 1300 et 1360, notamment le long des principales rues (en particulier celle d'Abdel Meguid al-Labbân).

La « grande digue » est l'axe est-ouest qui relie la citadelle au Khalig⁶ et au Nil à travers les deux étangs. Nombre de mosquées y sont implantées dès le XIV^e siècle⁷. Témoin de sa fonction historique,

la rue 'Abdel Meguid al-Labbân est encore parfois appelée « rue du Débarcadère » (Shâri' Marâsînâ).

La colline de Qal'at al-Kabsh (citadelle du Bélier/mont Yashkur) doit son nom à la présence d'une citadelle défensive sur son flanc ouest⁸. La colline conserve son caractère de résidence princière. Le sultan Nâsir y marie sa fille en 1322 et l'émir Sarghatmish vient y habiter en 1392. La madrasa Qât-bây et les équipements publics associés érigés en 1475 témoignent du peuplement du quartier.

Au XV^e siècle, le faubourg sud d'al-Qâhira est devenu partie intégrante de la capitale.

À l'époque ottomane, les dynamiques esquissées auparavant se maintiennent malgré un déclin de l'attractivité à la fin du XVIII^e siècle

Le faubourg sud d'al-Qâhira continue de se développer à l'époque ottomane. À l'exemple de l'émir Katkhuda al-Sinnari, dont la maison a récemment été rénovée, les émirs continuent à y édifier des palais jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. Mais on note aussi la présence d'une population d'artisans et de commerçants plus modestes tout au long des XVI^e et XVII^e siècles⁹.

À partir de 1720, Birkat al-Fil perd de son attrait au profit du quartier d'al-Ezbekeyya : le rythme de construction des nouvelles mosquées du faubourg sud s'atténue en faveur de l'ouest¹⁰. Les élites délaissent progressivement le district, qui devient donc un lieu d'habitat et d'activité modeste.

Aux XIX^e et XX^e siècles, Sayeda Zeinab devient plus populaire et se modernise

Au début du XIX^e siècle, le district a perdu de son attrait. Il est habité par une population d'origine rurale et restera dorénavant plutôt populaire.

À l'époque de *La Description de l'Égypte*¹¹, certains quartiers du district sont néanmoins encore marécageux. Au XIX^e siècle, alors que la population se modifie et augmente, le district se modernise : lotissement

des terrains agricoles, création de nouvelles rues. Avec le comblement du Khalig et l'assèchement des étangs, des quartiers apparaissent avec un plan en damier et des parcelles homogènes. Au cours du XX^e siècle, la modernisation continue : percement de la rue Qadrî Pacha, élargissement des rues Port Sa'ïd et 'Abdel Meguid al-Labbân.

Une partie du plateau désertique de Zeinhum est finalement urbanisée sous la forme de grands ensembles d'après-guerre et d'une cité d'urgence. Des logements précaires construits illégalement viennent s'accoler aux premiers bâtiments. Toute la zone est actuellement l'objet d'une opération de rénovation urbaine d'envergure.

Les quartiers de Qal'at al-Kabsh et de Tûlûn sont épargnés par la modernisation

Isolés sur le promontoire rocheux du mont Yashkur, ces deux quartiers sont restés à l'écart des grandes vagues de modernisation. La quasi-totalité de leurs rues et impasses apparaissent déjà sur le plan de *La Description de l'Égypte*, datant de 1800. Sur le cadastre de 1940, les modifications sont mineures et résultent principalement de petites opérations de lotissement de grandes parcelles.

Ces lotissements expliquent le morcellement de son parcellaire, notamment le découpage des grands terrains des résidences princières. Ces procédures montrent la paupérisation du quartier et expliquent la petite taille des parcelles actuelles (de l'ordre de 80 mètres carrés, contre 150 pour le quartier al-'Atris).

L'enclavement du quartier a permis de le préserver malgré les différents tremblements de terre et le manque d'entretien : il recèle encore un grand nombre de demeures de style ottoman. De même, la rue Tûlûn abrite une « wakala » du XVIII^e siècle.

Cette zone historique a donc un intérêt particulier. Il est nécessaire de la protéger et de la développer en raison à la fois des besoins de sa population et de son potentiel touristique.

Qal'at al-Kabsh et Tûlûn : une situation géographique et urbaine particulière

Qal'at al-Kabsh et Tûlûn se distinguent par leur topographie particulière. Il s'agit d'un plateau dont les contreforts nord et ouest dominaient autrefois les étangs de Birkat al-Fil et Birkat al-Karoun. L'aplomb est resté imposant, il dépasse parfois 15 mètres de dénivelé et a été érodé par le Nil.

Ces deux quartiers se fondent en une véritable communauté culturelle et identitaire. Les limites physiques imposées par l'abrupt recoupent une limite sociale, économique et urbaine. Qal'at al-Kabsh et Tûlûn sont relativement isolés, en périphérie de la ville historique et partagent aujourd'hui les mêmes caractéristiques socio-économiques et urbaines.



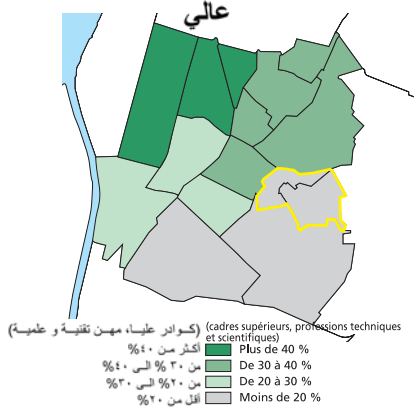
Les ruines de la Citadelle, aujourd'hui.

أنقاض قلعة الكيش اليوم

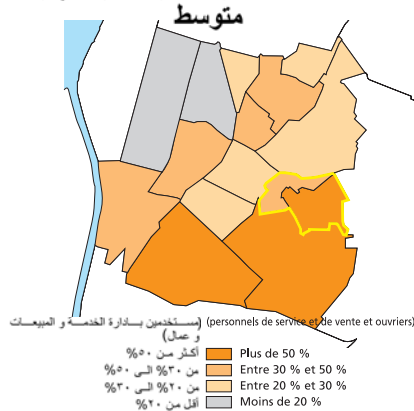
Une réalité sociale et économique particulière

La renommée de Sayeda Zeinab dépasse les limites du Caire, même si le quartier ne compte que 156 142 habitants. Premier facteur explicatif, le « Mouled » de Sayeda Zeinab correspond à l'anniversaire de la petite-fille du Prophète. Cette fameuse fête populaire attire chaque année des milliers de fidèles venant

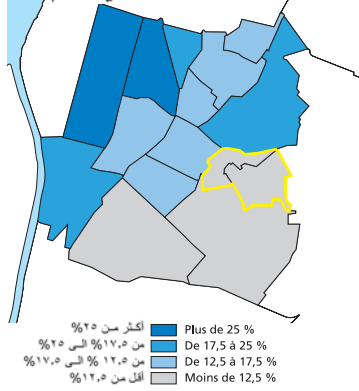
CSP supérieures طبقات اجتماعية مهنية ذات مؤهل عالٍ



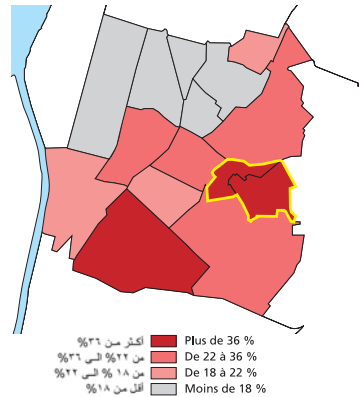
CSP modestes طبقات اجتماعية مهنية ذات مؤهل متوسط



Diplômés طبقات اجتماعية حاصلة على دبلوم ما بعد الثانوي العام



Analphabétisme طبقات اجتماعية غير متعلمة (أمية)



de toute l'Égypte. Ils font la fête et s'installent sur les espaces publics du quartier pendant quinze jours. À l'occasion de la grande nuit qui ponctue les festivités, les rues sont prises d'assaut par les familles populaires cairotés. À proximité de la mosquée de Sayeda Zeinab se situent les mosquées de Sayeda Nafissa et Sayeda 'Aïsha, deux saintes dont les « Mouled » sont eux aussi très populaires et qui contribuent elles aussi à conférer une identité très forte au quartier. Le district est aussi connu pour les ministères et les hôpitaux qui ont été installés aux XIX^e et XX^e siècles, sur les terrains remblayés par le khédivé Ismaïl en vue de créer la ville moderne. Dans les esprits, cependant, Sayeda Zeinab est surtout l'exemple type du district ancien et populaire, la toile de fond de toute une série d'histoires qui font la fierté des habitants. Cependant, cette réputation parfois sulfureuse prouve que ces quartiers sont mal connus.

En effet, Sayeda Zeinab est plutôt un district de petite classe moyenne composé de quartiers très différents, tantôt populaires, tantôt aisés. Les habitants des quartiers les plus pauvres sont victimes d'une réputation douteuse. C'est ainsi que le sociologue égyptien Sayyid 'Uways note dans ses mémoires: « J'avais peur de ces enfants. C'étaient des garçons des quartiers de Qal'at al-Kabsh, de Tûlûn, d'al-Zarâ'yib, et ils vivaient dans un climat socioculturel caractérisé par des valeurs qui exigeaient l'insolence et l'agressivité¹². » Pourtant, lors des enquêtes réalisées sur le terrain, il est apparu que cette réputation n'avait aucun fondement. Au contraire, les habitants sont très hospitaliers et attentionnés. Les caractéristiques socio-économiques de Qal'at al-Kabsh et de Tûlûn (respectivement 12 217 et 13 312 habitants) différencient pourtant bien ces quartiers du reste de Sayeda Zeinab. Les trois derniers recensements¹³ ont permis de mettre en évidence leurs spécificités (voir carte ci-contre).

Une ligne de partage oppose donc les quartiers du nord-ouest, plus favorisés sur le plan socio-économique, et ceux du sud-est: leur population est à la fois plus pauvre, plus jeune et moins éduquée. Ce clivage recoupe en fait une ligne de partage géographique entre quartiers hauts du plateau et quartiers bas de la plaine.

Les difficultés sociales importantes de Qal'at al-Kabsh et de Tûlûn confirment le choix de ces quartiers populaires pour élaborer un projet de développement social et économique. La richesse patrimoniale et les paysages urbains qu'ils offrent sont en effet des atouts, à condition d'imaginer un projet visant à y améliorer les conditions urbaines, ainsi que la situation socio-économique de chaque habitant. Cette ambition est le fondement même de la présente démarche.

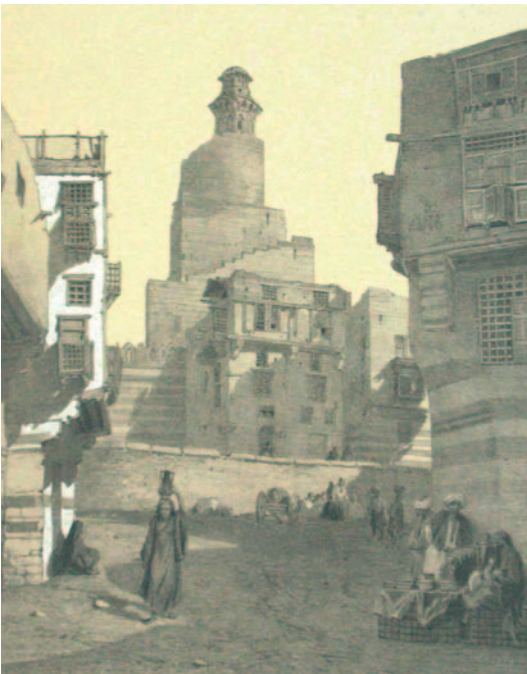
Guillaume Acloque

1. Sur l'ensemble des questions historiques: Antoniou J., *Historic Cairo. A Walk through the Islamic City*, Cairo, The American University Press in Cairo, 1998.
Hanna N., *Habiter au Caire aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Le Caire, Ifao, 1991.
Pauty E., *Défense de l'ancienne ville du Caire et de ses monuments*, Le Caire, Ifao, 1931.
Raymond A., « La Population du Caire, de Mâqrîzî à La Description de l'Égypte », *Bulletin d'études orientales*, tome XXVIII, 1975.
Raymond A., *Le Caire*, Paris, Librairie Athène Fayard, 1993.
Raymond A., *Le Caire des janissaires*, Paris, CNRS éditions, 1995.
Raymond A. (dir.), *Le Caire*, Paris, éditions Citadelles et Mazenod, coll. « Les Grandes Cités », 2000.
Salmon G., *Étude sur la topographie du Caire, le Qal'at al-Kabsh et le Birkat al-Fil*, Le Caire, Ifao, 1902.
2. Fustât est l'implantation préislamique de la capitale jusqu'aux Fatimides.
3. Parmi les seuls reliefs de la vallée du Nil aux environs du Caire, le Gebel Yashkur est haut de plus de 65 m.
4. Raymond A., *Le Caire*, op. cit., 1993, p. 89.
5. L'étang de l'Éléphant était situé sur les actuels quartiers de Darb al-Gadîd et al-Hanafî.
6. Le Khalig est le canal qui assurait la distribution d'eau dans al-Qâhira depuis le Nil.
7. Madrasas de Sandjar et Salar (1303-1306), Mosquée de Shaykhu (1349), Khanqah de Shaykhu (1355), mosquée de Sarghatmish (1356).
8. La citadelle du Kabsh daterait de 1246, *Illustrations of Cairo*, Robert Hay, Drawn on Stone by J.C. Bourne, Under the Superintendence of Owen B. Carter, architect, Published by Tilt and Bogue, London, 1840.
9. Jean-Claude Garcin, « *Le Caire des Ayyubides et des Mamelouks* » p. 249; et A. Raymond, « *Le Caire sous les Ottomans* » p. 306, in Raymond A., op. cit., 2000.
10. Raymond A., op. cit., 1995, p. 71.
11. *La Description de l'Égypte* est dressée au début du XIX^e siècle par les savants de l'expédition napoléonienne.
12. Sayyid 'Uways, *L'Histoire que je porte sur mon dos*, éditions du Cedej, Le Caire, 1989.
13. Recensements de 1976, 1986 et 1996 que l'Observatoire urbain du Caire contemporain (OUCC), qui dépend du Centre d'études et de documentation économiques, juridiques et sociales (Cedej), a mis à notre disposition.



وصف مصر، القاهرة، خريطة تفصيلية خاصة بالمدينة
بكتاب « وصف مصر » ، الجزء الأول، خريطة ١٨٠٩، ٢٦-١٨٢٢

Description de l'Égypte, Le Kaire, plan particulier de la Ville (détail) in *Description de l'Égypte*
E.M. vol. 1, pl. 26, 1809-1822.



الطرق الموجودة من عام ١٧٩٨ باللون البني
بعد مطابقتها على خريطة الوضع الحالي
Voies existantes en 1798 (marron)
superposées au plan actuel



أ. باربو، عن دار نشر Lemerrier، باريس- بارود، مصر
E. Barbot del., imp. Lemerrier, Paris; E. Ciceri lith.;
© LDF - Baroud, Egypte

سبيل و كتاب السلطان مصطفى
Sabil Kutab Sultan Mustafa

شارع بورسعيد
Rue Port Saïd

ميدان السيدة زينب
Place Sayeda Zeinab

مسجد السيدة زينب
Mosquée Sayeda Zeinab

سبيل ابراهيم بك المنسترلي
Sabil Ibrahim el-Manesterly

شارع عبد المجيد اللبان
Rue 'Abdel Meguid al-Labbân

مسجد لاشين السيفي
Mosquée Leshin el-Seïfi

سبيل يوسف بك
Sabil Youssef Bek

قلعة الكباش
Qal'at al-Kabsh

مدرسة قايتباي
Madrasa Qait Bey

شارع جيل بنكر
Rue Gabal' Yashkur

شارع الليث بن الفضل
Rue el-Lith bin el-Fadl

شارع ابن طاهر
Rue Ibn Tahir

شارع الجارحي
Rue el-Garhi

شارع صلاح بن علي
Rue Salah bin 'Ali

شارع السبيري بن الحكيم
Rue es-Sayri bin el-Hakim

شارع عباس
Rue 'Abbas

شارع صلاح بن علي
Rue Salah bin 'Ali

شارع زكي
Rue Zaki

شارع الحكومة
Rue el-Hokoumah

زينهم
Zeinhoum

السيدة زينب
موقع الدراسة

Sayeda Zeinab
Territoire d'étude

- حدود الأحياء - - - Limites quartiers
- مساجد و آثار تاريخية Mosquées et monuments historiques
- مستشفى Hôpital
- مدرسة École
- حديقة Jardin



Mosquée Azbek el-Yusufi
مسجد يزبك اليوسفي

رئاسة الحي
Bureau du district

نادي رياضي
Terrain de sport

Mosquée el-Khodéri
مسجد الخضيرى

ميدان أحمد بن طولون
Place Ahmad Ibn Tûlûn

مسجد صرختميش
Mosquée Madrasa Sarghalmish

Mosquée et Madrasa des Émiris Sanjar et Satar el-Gawly
مسجد و مدرسة الأميرين سنجار و ساتار الجولي

مسجد أحمد بن طولون
Mosquée Ibn Tûlûn

Musée Gayer Anderson / Maison al-Kirdiliyya
منزل الكريدلية/متحف جاير اندرسون

طولون
Tûlûn

مسجد العمري
Mosquée al-Oumary

مسجد السليمان
Mosquée al-Soliman

La carte du Caire situant les monuments

ماهرة نبيّين الأثثار الإسلامية



historiques

خريطة القاهرة القديمة



Photo: D. Daillieux

سبيل أم عباس
B-Sabil Oum 'Abbas

220 Mosquée Ibn Tûlûn
مسجد أحمد بن طولون ٢٢٠



Photo: D. Daillieux



Photo : D. Daillieux

مدرسة و مسجد سنجر الجاولي ٢٢١
221-Madrasa et mosquée Sandjar el-Gawly



Photo : D. Daillieux

مدرسة و مسجد سنجر الجاولي ٢٢١
221-Madrasa et mosquée Sandjar el-Gawly

219-Sabil Youssef Bek
سبيل يوسف بيك ٢١٩



Photo : D. Daillieux

A-Mausolée el-Arbein
ضريح الأربعين



Photo : D. Daillieux



سبيل و كتاب السلطان مصطفى ٣١٤
314-Sabil Kutab Sultan Mustafa

504-Sabil Ibrahim Manesterly
سبيل إبراهيم بك المنسترلي ٥٠٤



Photo: D. Dailleux

عويس في مذكراته قائلا: "كنت أخاف من هؤلاء الأطفال. فهم أبناء أحياء قلعة الكيش وطولون والزراب وهم يعيشون في جو اجتماعي ثقافي يتصف بقيمة تستدعي الوقاحة والعدوانية"^{١٢} (ترجمة عن الفرنسية). إلا إن التحريات التي أجريت ميدانيا أظهرت أن هذه السمعة لا أساس لها من الصحة. بل بالعكس يتميز أهالي تلك الأحياء بالكرم والود والاهتمام بالآخرين.

ولقلعة الكيش وطولون (حيث يقطن علي التوالي ٢١٧١٢ و٣١٢١٣ نسمة) خصائص اجتماعية واقتصادية تميزها عن باقي أحياء منطقة السيدة زينب. وأتاحت عمليات التعداد الثلاثة التي أجريت مؤخرا ١٣ إبراز سمات و خصائص كل منهما.

وهناك خط فاصل بين أحياء الشمال الغربي، التي تعتبر حالتها أكثر يسرا علي الصعيد الاجتماعي والاقتصادي وأحياء الجنوب الشرقي التي يعد أهلها أكثر فقرا وأكثر شبابا وأقل تعليما. إن هذا الخط الفاصل يقابل في الواقع فاصلا جغرافيا بين الأحياء الموجودة اعلي التل والأحياء الواقعة أسفله في منطقة السهل.

وتؤيد الصعوبات الاجتماعية الكبيرة بقلعة الكيش وطولون الاختيار الواقع علي هذين الحيين لإعداد مشروع للتطوير الاجتماعي والاقتصادي.

وتعتبر ثروة التراث و المشاهد العمرانية المتوفرة مميزات في هذين الحيين الشعبين علي أن يتم وضع تصور لمشروع يهدف إلي تحسين الظروف العمرانية للحى وكذلك الحالة الاجتماعية والاقتصادية لكل نسمة. إن هذه الرغبة الطموحة هي أساس المساعي الحالية.

جيووم أكلوك

١ حول المسائل التاريخية في مجموعها:

ج. انطونيو. J. Antoniou (القاهرة التاريخية، نزهة في المدينة الإسلامية) *Historic Cairo, A Walk through the Islamic City*, مطابع الجامعة الأمريكية بالقاهرة، ١٩٨٠م.

ن. حنا Hanna ،N. (السكن في القاهرة في القرنين السابع عشر والثامن عشر) *Habiter au XVIIIème et XIXème*، القاهرة، المعهد الفرنسي للآثار الشرقية IFAO، ١٩٩١م.

أ. بوتى Pauty E. (الدفاع عن المدينة القديمة بالقاهرة وعن آثارها) *Défense de l'ancienne ville du Caire et de ses monuments*، المعهد الفرنسي للآثار الشرقية IFAO، ١٩٣١م.

أ. ريمون Raymond A. (أهالي القاهرة من المقرزي إلي وصف مصر) *La Population du Caire de Mâqriẓ à la description de l'Égypte*، المجلد الثامن والعشرون، ١٩٧٥م.

أ. ريمون Raymond A. (القاهرة) *Le Caire*، مكتبة Athène Fayard، ١٩٩٣م.

أ. ريمون Raymond A. (قاهرة الانكشارية) *Le Caire des Janissair*، باريس، دار نشر CNRS، ١٩٩٥م.

أ. ريمون Raymond A. (القاهرة) *Le Caire*، دار نشر Citadelles et Mazenod، مجموعة المدن الكبرى *Les grandes Cités*، ٢٠٠٠م.

ج. سالمون G.Salmon، (دراسة عن طوبوغرافيا القاهرة، قلعة الكيش وبركة الفيل) *Étude sur la topographie du Caire, la Kal't al-kabsh et le Birkat al-Fil*، القاهرة، المعهد الفرنسي للآثار الشرقية IFAO، ١٩٠٢م.

٢ الفسطاط منطقة تجمعات سكانية في العاصمة من فترة ما قبل الإسلام و حتى عصر الفاطميين.

٣ من ضمن تضاريس وادي النيل الوحيدة الواقعة في ضواحي القاهرة، يرتفع جبل يشكر لأكثر من ٦٥ مترا.

٤. أ. ريمون ، القاهرة *Le Caire*، سبق ذكره ، ١٩٩٣م، صفحة ٨٩.

٥ تقع بركة الفيل في حي درب الجديد وحي الحنفي الحاليين.

٦ الخليج هو القناة التي كانت تضمن توزيع الماء في القاهرة انطلاقا من النيل.

٧ مدرسة سلاو و سنجر (١٣٠٣م - ١٣٠٦م)، مسجد شيخو (١٣٤٩م) وخانقاة شيخو (١٣٥٥م) ومسجد صرغتمش (١٣٥٦م).

٨ قلعة الكيش يبدو إنها ترجع إلي عام ١٢٤٦م، روبرت هاي Robert Hay (صور من القاهرة) *Illustrations of Cairo* رسوم علي الحجر ل ج. ك. بورن J.C. Bourne تحت إشراف أوين ب. كارتر Owen B.Carter، مهندس معماري، صادر عن دار نشر Tilt and Bogue في لندن عام ١٨٤٠م.

٩ جان كلود جارسين Jean Claude Garcin ، (القاهرة الأيوبية والمملوكية) *Le Caire des Ayyoubides et des Mamelouks* صفحة ٢٤٩ و أ. ريمون Raymond A. (القاهرة في عصر العثمانيين) *Le Caire sous les ottomans* صفحة ٣٠٦ مذكور في أ. ريمون، سابق الذكر لعام ٢٠٠٠م.

١٠. ريمون، سابق الذكر، ١٩٩٥م، صفحة ٧١.

١١ تم إصدار كتاب وصف مصر في بداية القرن التاسع عشر الميلادي بمعرفة علماء حملة نابليون.

١٢ سعيد عويس (التاريخ الذي امله علي ظهري) (عنوان مترجما عن الفرنسية) *L'histoire que je porte sur mon dos*، مطابع ال CEDEJ (المركز الفرنسي للدراسات والمستندات الاقتصادية والقانونية والاجتماعية)، القاهرة، ١٩٨٩م.

١٣ عمليات التعداد التي تمت في ١٩٧٦ م و ١٩٨٦ م و ١٩٩٦ م والتي وضعها تحت تصرفنا المرصد الحضري للقاهرة المعاصرة OUCG التابع لمركز الدراسات والمستندات الاقتصادية والقانونية والاجتماعية CEDEJ.

قلعة الكباش وطولون: وضع جغرافي وعمراني ذو طابع خاص

تتميز قلعة الكباش وطولون بطبوغرافية خاصة. فالأمر يتعلق بتل كان يشرف سفحه فيما مضي علي بركة الفيل وبركة قارون من الناحية الشمالية والغربية. وقد ظل الخط الرأسي قائما فهو يتجاوز أحيانا الـ ١٥٠ مترا كما أن النيل تسبب في تأكله.

و يمتزج كل من الحيين في تجمع ذو ثقافة و هوية مشتركة. فتتوافق الحدود الطبيعية التي تفرضها وعورة الانحدار مع الحدود الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية. ويتسم حي قلعة الكباش كما يتسم حي طولون بعزلة نسبية علي حدود المدينة التاريخية ويتقاسمان اليوم نفس الخصائص الاجتماعية والاقتصادية والحضرية.



رسم لبركة الفيل، للمهندس معماري أون ب. كارتر،
بكتاب (صور من القاهرة)،

صادر عن دار نشر Tilt and Bogue، في لندن عام ١٨٤٠
Birkat al-fil, dessiné par O.B. Carter in illustration
of Cairo, éd. Tilt and Bogue, Londres, 1840

واقع اجتماعي واقتصادي خاص

حتى و إن كان تعداد حي السيدة زينب لا يتعدى ١٤٢ ١٥٦ نسمة إلا أن شهرته تتجاوز حدود القاهرة. وأول عامل يفسر هذه الشهرة هو مولد السيدة زينب الذي يُحتفل فيه بمولد حفيدة النبي. ويجذب هذا الاحتفال الشعبي الشهير كل عام آلاف المريدين من جميع أنحاء مصر. وتقيم هذه الأعداد الاحتفالات و تستقر لمدة ١٥ يوما بالأماكن العامة بالحي. وبمناسبة الليلة الكبيرة التي تقام حولها الاحتفالات، تزدحم الشوارع بجموع الأهالي من الأسر الشعبية بالقاهرة. وعلي مقربة من مسجد السيدة زينب، نجد مسجد السيدة نفيسة و مسجد السيدة عائشة وهما من أولياء الله الصالحين ويعم كذلك الطابع الشعبي علي المولد الذي يقام لكل منهما، كما تسهم كل منهما في إضفاء هوية قوية علي الحي.

وتعرف المنطقة أيضا بالوزارات والمستشفيات التي أقيمت في القرنين التاسع عشر والعشرين علي أرض ردمها الخديوي اسماعيل من أجل إنشاء المدينة الحديثة. إلا أنه استقر في الأذهان أن حي السيدة زينب هو الشكل النموذجي القديم و الشعبي للمنطقة، بل ويشكل الخلفية لسلسلة من القصص التي يفتخر بها أهالي المنطقة. ومع ذلك، تبرهن هذه السمعة التي تثير أحيانا الارتياب أن هذه الأحياء ليست معروفة علي النحو الكافي.

ففي الواقع أن السيدة زينب منطقة تقطنها الطبقة المتوسطة العامة وتتكون من أحياء شديدة التباين، فنجد أحيانا طبقات شعبية و أحيانا أخرى طبقات ميسورة الحال. ويقع سكان الشياخات الأكثر فقرا ضحية لسمعة تثير الشكوك. ولذلك يشير عالم علم الاجتماع المصري سيد

سكان من أصل ريفي وظلت اعتبارا من ذلك الحين منطقة شعبية. في عصر كتاب " وصف مصر " ١١، استمرت بعض الأحياء بهذه المنطقة مغمورة بعدد كبير من البرك. و في القرن التاسع عشر م، الوقت الذي كان فيه التعديل في نوعية السكان وفي عددهم المتزايد يأخذ مجراه، بدأت مظاهر التحديث تغزو المنطقة من تقسيم للأراضي الزراعية و شق للشوارع الجديدة. ومع ردم الخليج وتجفيف البرك بالمنطقة، ظهرت بعض الأحياء المكونة من مسقط من المربعات المنسقة وقطع من الأراضي المتجانسة. واستمرت عمليات التحديث خلال القرن العشرين م، فتم شق شارع قدرتي وتوسيع شارع بورسعيد وعبد المجيد اللبان.

و في النهاية صار جزء من هضبة زينب الصحراوية منطقة عامرة علي شكل تجمع كبير من المساكن المميزة لفترة ما بعد الحرب وكمدينة للإيواء العاجل. و التصقت المباني الأولية التي شيدت بصورة غير قانونية في السابق بالبنائيات الأولى التي أنشأت في المنطقة. وتخضع المنطقة كلها حاليا لعملية تجديد عمرانية علي نطاق واسع.

التحديث يحافظ علي شياخة قلعة الكباش و شياخة طولون

إن انزال الحيين فوق النتوء الصخري لجبل يشكر قد جعلهما في منأى عن أمواج التحديث الكبيرة. فمعظم شوارعها ودروبها المسدودة موجودة بخريطة كتاب " وصف مصر " الذي يرجع تاريخه إلي عام ١٨٠٠م. و نجد بسجل المساحة لعام ١٩٤٠م أن التعديلات التي طرأت علي تلك المنطقة طفيفة للغاية ونتجت أساسا عن عمليات تقسيم صغيرة لقطع أراض كبيرة.

وتفسر عمليات التقسيم المذكورة تجزئة قطع الأراضي بها وبصفة خاصة تقسيم الأراضي الشاسعة الخاصة بقصور الأمراء. وتبين تلك الإجراءات تزايد الطابع الفقير للحي كما تفسر المساحات الصغيرة لقطع الأراضي الحالية (حوالي ٨٠ م ٢ مقابل ١٥٠ م ٢ بالنسبة لحي العتريس).

وقد أتاح وضع الحي المحصور الحفاظ عليه بالرغم من الهزات الأرضية المختلفة ونقص عامل الصيانة: فمازال يوجد به عدد كبير من البيوت ذات الطابع العثماني. كما نجد وكالة ترجع إلي القرن الثامن عشر بشوارع طولون.

ولذلك نجد أن هذه المنطقة التاريخية لها أهمية خاصة. فلا بد من حمايتها وتطويرها بسبب احتياجات السكان و طاقاتها السياحية الكامنة في آن واحد.

المنظر من قلعة الكباش



السيدة زينب، تاريخ وواقع شياختي قلعة الكيش وطولون

و علي مقربة من تلك الضواحي بدأت بعض قصور الأمراء تشغل حيزا من حدائق جبل يشكر الذي تحول اسمه تدريجيا إلي قلعة الكيش.

العصر المملوكي: منطقة منتجعات و تنمية عمرانية حول بركة الفيل
إن التطوير الحقيقي لهذه المنطقة يعود إلي القرن الرابع عشر م عندما تم تجديد مسجد ابن طولون في الفترة من ١٢٩٦م إلي ١٢٩٨م وأيضا عند إنشاء مضممار الخيل. و قد تركزت جهود التعمير في العصر المملوكي حول ثلاثة مواقع: بركة الفيل ° و"السد الأعظم" وجبل يشكر.

وجذبت بركة الفيل العديد من الأمراء الذين قاموا، تقليدا للسلطان بن قلاوون، بتشييد قصور الضيافة بهذه المنطقة. و قد تم بناء العديد من المساجد بتلك المنطقة فيما بين عامي ١٣٠٠م و ١٣٦٠م علي امتداد الشوارع الرئيسية (كشارع عبد المجيد اللبان على وجه الخصوص).

أما "السد الأعظم" فهو المحور الذي يمتد من الشرق إلي الغرب ليربط ما بين القلعة و الخليج ٦ والنيل عن طريق البركتين. وتم إقامة العديد من المساجد فوق ذلك المحور بدءا من القرن الرابع عشر الميلادي ٧.

وكشاهد على تلك الوظيفة التاريخية يطلق أحيانا على شارع عبد المجيد اللبان شارع المراسينا.

وجاءت تسمية تل قلعة الكيش (جبل يشكر) من قلعة دفاعية موجودة بالمنحدر الغربي ٨. واحتفظ التل بطابعه السكني حيث يقطن الأمراء. فقد زوج السلطان ناصر ابنته به في عام ١٣٢٢م. كما أقام الأمير صرغتمش به في عام ١٣٩٢م. ويشهد مسجد قايتباي و كذلك التجهيزات العامة المرتبطة به والتي تم إنشائها في عام ١٤٧٥م علي الطابع السكني للحي.

وفي القرن الخامس عشر م، أصبحت المنطقة الجنوبية للقاهرة جزءا لا يتجزأ من العاصمة.

في العصر العثماني: استمرت القوي المحركة التي سبق تلخيصها بالرغم من تراجع الجاذبية في نهاية القرن الثامن عشر الميلادي
أخذت مظاهر التنمية في المنطقة الجنوبية للقاهرة في الازدياد في العصر العثماني. و هذا الأمراء حنو الأمير كتحذا السناري، الذي تم ترميم منزله مؤخرا، في بناء القصور بتلك المنطقة و حتى نهاية القرن الثامن عشر. إلا إنه يلاحظ أيضا وجود سكان من مستوى أكثر تواضعا من الحرفيين والتجار في القرنين السادس عشر والسابع عشر ٩.

وبدءا من عام ١٧٢٠م، بدأت بركة الفيل تفقد جاذبيتها وحلت محلها الأزبكية. حيث نجد أن إيقاع بناء المساجد الجديدة بالضاحية الجنوبية لصالح الناحية الغربية ١٠ بدأ يتباطأ حتى هجرت الصفوة المنطقة التي تحولت إلي منطقة سكنية ذات نشاط متواضع.

القرنان التاسع عشر والعشرون: تحول حي السيدة زينب إلي حي أكثر شعبية و دخول التحديث عليه
في بداية القرن التاسع عشر م، فقدت المنطقة جاذبيتها. وأصبح يقطنها



منطقة السيدة زينب ١: موقعا استثنائيا، مشغولا منذ اثني عشر قرنا

يقع حي السيدة زينب جنوب القاهرة الفاطمية، وتمتد القاهرة الخديوي اسماعيل ونهر النيل في غرب المدينة. أما قلعة صلاح الدين فتقع شرقا. و في الجنوب نجد منطقة مصر القديمة والتي كان يطلق عليها مدينة القسطنطينية.

إن عملية تعمير الحي إنما هي نتاج منطقتين مختلفتين: فجدد نسيجا عمرانيا منتظما يرجع إلي عصور قديمة ويتمثل في مواقع إستراتيجية مثل جبل يشكر والمنطقة التي تحيط بالقلعة و بركة الفيل. هذا من جهة، ومن جهة أخرى نجد امتدادا عمرانيا أكثر تطورا حول المدينة الفاطمية (أي القاهرة عام ٩٦٩م) و ذلك في اتجاه القسطنطينية ٢.

العصر الطولوني: أول تخطيط عمراني لحي قلعة الكيش و لحي طولون

كانت البرك تغطي جزءا رئيسيا من هذه المنطقة عندما قام احمد بن طولون في عام ٨٧٠م بإقامة العمران فوق منطقة جبل يشكر ٣ بحي قلعة الكيش و بحي طولون. إلا أن الجيش العباسي دمر في عام ٩٠٥م العاصمة الجديدة و التي كان يطلق عليها القطائع. ولم يتبق منذ ذلك العهد و حتى يومنا هذا سوي المسجد.

العصر الفاطمي و العصر الأيوبي: أولي بدايات التعمير
أسس الفاطميون في عام ٩٦٩م عاصمة جديدة لبلادهم تقع في اتجاه الشمال وهي القاهرة. و بعد الكوارث التي وقعت في أوائل القرن الثاني عشر م، بدأ سكان القسطنطينية اعتبارا من عام ١١٧٦م ٤ يستقرون في الضواحي الجنوبية للقاهرة و حول قلعة صلاح الدين.

Le Caire, enjeux dans la vieille ville



Il est bien connu que Le Caire ancien fut sacrifié dès l'époque d'Ismaïl au profit de la ville moderne qui s'édifiait à l'ouest du Khalig¹. Alors il fut aussi abandonné par les populations aisées, qui lui préférèrent le nouveau « centre-ville ». La vieille ville s'est prolétarisée et, comme tous les centres anciens désertés par les édiles, elle devint le lieu d'accueil des nouveaux migrants, des plus démunis, de tous ceux qui trouvaient là un habitat dégradé, voire précaire, mais très peu cher.

Paris a aussi connu cela au XIX^e siècle, avec l'arrivée massive dans le Marais de populations pauvres qui vinrent occuper les hôtels particuliers, partageant entre plusieurs familles les salons d'apparat, couvrant les jardins et les cours d'ateliers et d'appentis de toutes sortes. La surpopulation des immeubles et la multiplication des activités artisanales et industrielles accélérèrent alors considérablement la dégradation des bâtiments.

Cette spirale de l'autodestruction de la ville ancienne est toujours douloureusement vécue par chacun comme la disparition de sa propre histoire, du berceau de sa famille et de sa culture. Pour en

sortir, toutes sortes de solutions ont été recherchées. La modernisation de la ville fut préconisée au XIX^e siècle par le khédivé Ismaïl, au Caire, comme par le baron Haussmann, à Paris : percement de larges voies, essais d'élargissement et de régularisation des rues existantes, puis dégagement des monuments au début du XX^e siècle. Ces mesures ont souvent été menées sans beaucoup de considération ni pour l'architecture des maisons ni pour la vie des habitants.

Il en va ainsi de la partie nord du district de Sayeda Zeinab, au pied de la colline de Qal'at al-Kabsh qui a été profondément transformée. Les murs d'enceinte des mosquées Ahmad Ibn Tûlûn et de Sarghatmish furent dégagés² de tous les édifices qui s'y adossaient. Seule la maison al-Kiridliyya³ fut conservée. Elle reste isolée aujourd'hui le long du mur et il est difficile de comprendre ce qu'elle fait là. À partir des années 1920, la rue Port Sa'ïd fut créée sur l'emprise de l'ancien canal et des maisons adjacentes⁴. La rue Qadrî Pacha fut percée dans l'axe du minaret de la mosquée Ahmad Ibn Tûlûn. La plupart des rues anciennes furent élargies, y compris la plus importante⁵ qui relie le pied de la citadelle à la mosquée de Sayeda Zeinab. Des équipements modernes – terrains de sport, école secondaire et hôpital – y furent bâtis.

En revanche, sur la colline, du fait de l'escarpement du sol, le tissu urbain ancien a perduré. Comme il y a deux siècles, quelques longues voies étroites traversent le quartier, des réseaux d'impasses s'y greffent, des maisons mitoyennes et de petits immeubles le bordent. Le quartier est ponctué de places où se concentrent les cafés et les commerces et où s'arrêtent chaque

jour les marchands ambulants. Une partie des bâtiments a été reconstruite en béton armé, mais ici, le fonctionnement de la ville ancienne se perpétue.

Si l'on compare encore Le Caire à Paris, on s'aperçoit immédiatement d'une différence fondamentale. À Paris, la ville moderne est venue se superposer à la ville ancienne, la brisant en mille petits morceaux séparés par de larges avenues. Au Caire, la juxtaposition des deux villes a paradoxalement engendré le délaissement et la survie de la ville ancienne et a permis de conserver la cohérence de ses tracés, son parcellaire, la plupart des monuments et même des séries de maisons anciennes et des vestiges de palais, de « wakalas »⁶ et de « rab' »⁷.

Mais quelle méthode mettre en œuvre quand on hérite d'une ville qui a un passé si présent, à la fois immense, fragile et précieux ?

Actualité de la ville ancienne

En 1931, Edmond Pauty, dans l'étude qu'il réalise à la demande de Sa Majesté le roi Fouad Ier et pour le Comité de conservation de l'art arabe, écrit : « Le premier monument historique du Caire est l'ancienne ville, toute l'ancienne ville, qui s'étend à l'est, au-delà de l'ancien Khalig, en une longue bande rectangulaire appuyée d'un côté à la nouvelle ville et de l'autre dégagée sur les cimetières⁸. » C'est toujours vrai et cela va guider les actions à entreprendre.

Nul n'est besoin de vouloir aujourd'hui percer des voies dans la ville ancienne, car il est illusoire de vouloir réécrire dans ce site une histoire qui s'est écrite ailleurs. En revanche, il faut y faire entrer une nouvelle forme de modernité, pour la régénérer de l'intérieur.

La population pauvre qui habite la ville ancienne va y rester car elle y travaille et le prix des logements y est bas. De toute façon, la population aisée a déserté ces lieux depuis un siècle et n'y reviendra plus. Cependant, il est possible d'encourager une nouvelle mixité sociale en attirant des jeunes – intellectuels, étudiants –, qui trouveraient là une nouvelle manière de vivre, plus proche de la société égyptienne traditionnelle, et seraient prêts à investir dans des maisons à l'abandon.

Les expériences récentes menées au Caire par la fondation Agha Khan, à Darb al-Ahmar, et par le ministère du Tourisme et le gouvernorat du Caire, à Fustât, montrent qu'il est possible d'intervenir dans les quartiers anciens en consolidant les logiques urbaines existantes. Le rôle de la ville ancienne au sein du Grand Caire ne peut se fonder seulement sur la nostalgie et le pittoresque, un réel renouveau de la vie sociale et économique y est nécessaire pour y attirer de nouveaux habitants, et pas seulement les plus pauvres. Pour ce faire, il est nécessaire de définir un projet de restauration urbaine qui combine des actions sur le cadre urbain et d'autres en faveur du développement économique et social. Pour mettre au point un tel projet, nous pouvons nous référer, d'une part, aux projets de restauration urbaine récemment réalisés au Caire et, d'autre part, à nos propres études sur les quartiers de Kal'at al-Kabsh et de Tûlûn. De tout cela, on peut tirer quelques principes.

Le projet détermine les objectifs à atteindre et définit les actions à entreprendre. Il est global, dessiné dans un document de référence, et sert de cadre à toutes les interventions futures.

Interventions sur l'espace public

Le projet s'intéresse d'abord aux rues, places, impasses et passages pour les rénover et les embellir car ils structurent la ville et fondent la vie sociale. Dans la ville ancienne, les voies existantes sont à protéger. Les créations de voies et les régu-

larisations de tracés ne sont utilisées qu'exceptionnellement, pour désenclaver des terrains ou permettre la reconstruction de parcelles peu accessibles⁹.

Interventions sur les édifices et les parcelles

Tous les bâtiments anciens sont recensés et leur état connu. Un programme pour leur réhabilitation est défini. Il contient la consolidation de l'édifice, la modernisation des installations sanitaires, la rénovation des façades. Les occupants, locataires ou propriétaires, sont étroitement associés au projet. Au Caire, cette méthode¹⁰ a été expérimentée à Darb al-Ahmar, à Fustât, et le long de la rue Saliba récemment.

Cette action se combine avec la restauration des monuments historiques. Mais il faut aussi programmer leur réutilisation. Aujourd'hui, seuls les édifices religieux ont un réel usage, il n'en est pas de même des fontaines publiques « sabil kutab », des maisons, des « wakalas » ou des « rab' ». Or, leur trouver une nouvelle fonction est le seul moyen de garantir leur entretien, leur pérennité et leur respect. Y installer un équipement public ou un service aux habitants peut même être le signe du renouveau d'un quartier. Enfin, les terrains vides ou en ruine sont recensés car ils constituent autant de possibilités de construire des logements, des ateliers, des équipements ou des jardins qui valorisent le quartier.

Mise en place des institutions nécessaires à la réalisation des projets

Seuls les pouvoirs publics peuvent initier de tels projets, mobiliser les terrains à l'abandon, inciter les propriétaires à engager des travaux, rénover et embellir les espaces publics.

Une équipe technique (architectes, urbanistes, ingénieurs, sociologues, économistes) est constituée sous la tutelle des autorités publiques pour définir le projet, le gérer, réaliser les transactions foncières, assumer le suivi de sa réalisation



Photo: G. Migeon, in *Le Caire*, ed. H. Laurens 1928

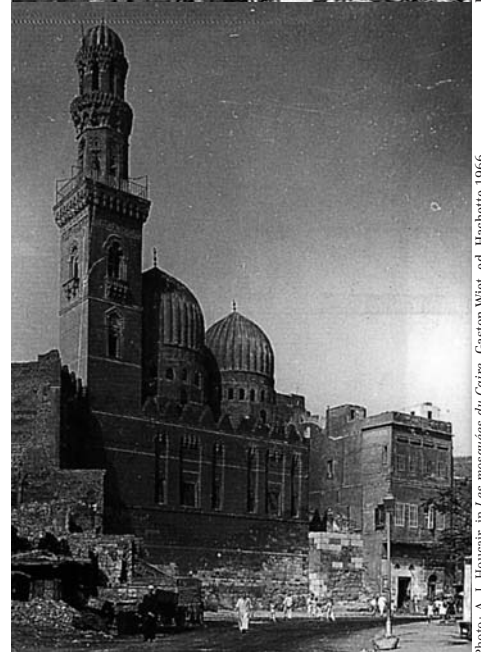


Photo: A. J. Houeart, in *Les mosquées du Caire*, Gaston Wiest, ed. Hachette 1966

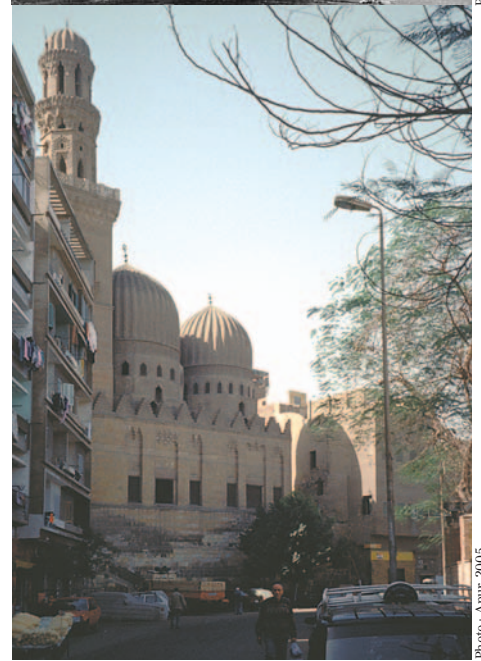
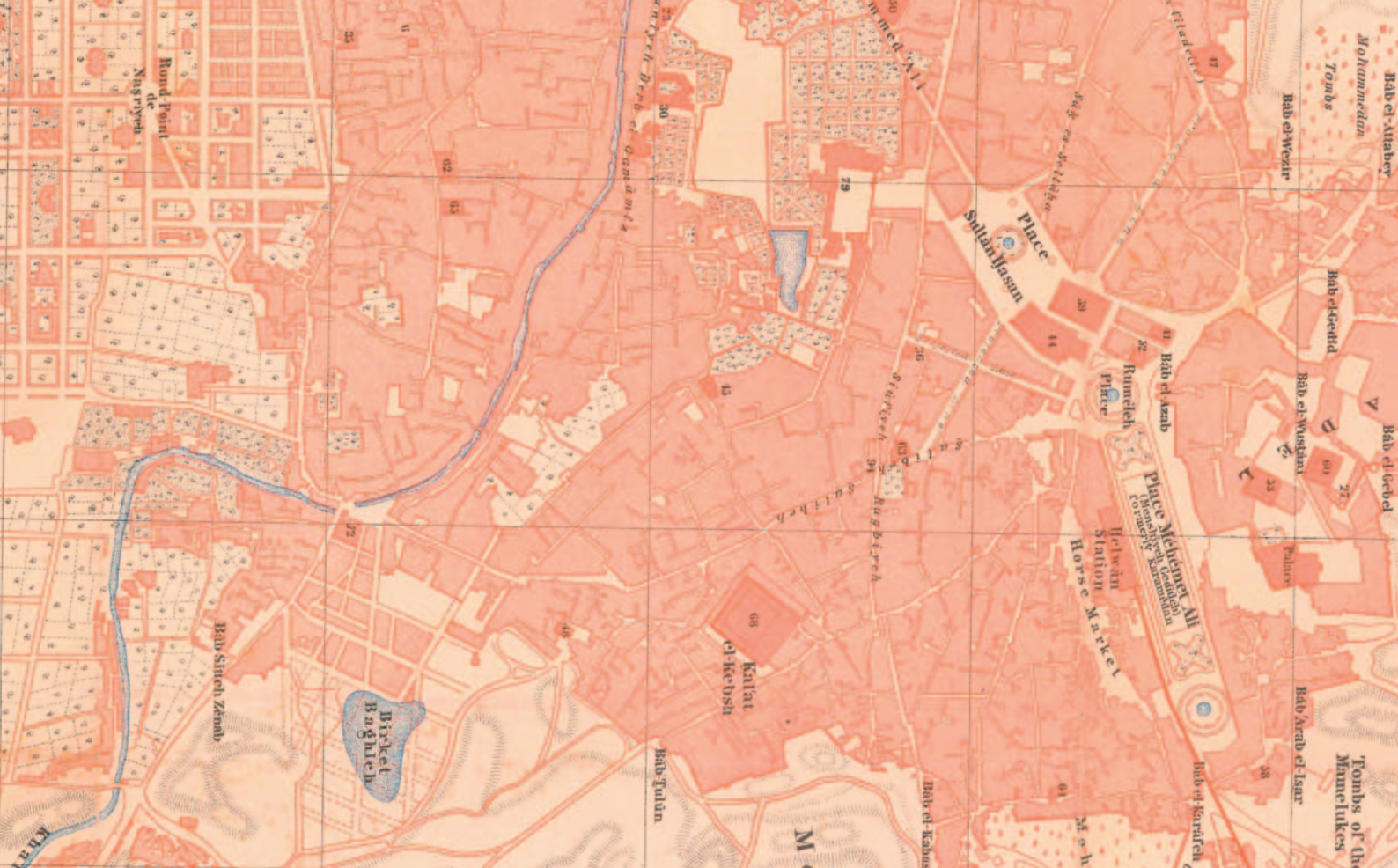


Photo: Apur 2005



Plan du Caire (détail) in K. Baedeker, 1885

et ses inévitables évolutions durant plusieurs années. L'équipe de projet mise en place au Caire par la fondation Agha Khan sur Darb al-Ahmar en est un bon exemple.

Qu'il s'agisse d'incitations financières sous forme de remises d'impôts pour des investisseurs privés, de fonds d'aide aux habitants et aux propriétaires, de mécénats privés, de fonds de coopération internationale ou de budgets d'investissement publics, la mise en place d'outils financiers est, elle aussi, indispensable à toute politique de restauration urbaine. Pour mobiliser des fonds, l'existence d'un projet et d'une équipe technique forte rassure les investisseurs potentiels.

Actions de développement économique et social

L'augmentation du niveau de vie de la population pauvre qui habite la ville ancienne est une des conditions de la réussite de ce type de projet.

Cela passe par une aide au développement des activités artisanales existantes, par la promotion des fi-

lières de fabrication, par la formation des artisans et par l'amélioration de la qualité des produits fabriqués. Cela passe également par la valorisation des commerces locaux afin qu'ils puissent attirer une clientèle nouvelle, plus touristique et plus aisée.

Épilogue

Tout cela n'est ni nouveau ni original. La réalisation de projets de restauration urbaine est toujours difficile. Elle suppose de trouver des moyens pour qu'ils ne se limitent plus à de tout petits périmètres, soumis au bon vouloir de tel ou tel mécène, mais puissent être menés et organisés à grande échelle par les autorités publiques. Le regard que nous portons sur les centres anciens de nos villes est primordial. Il a considérablement changé ces dernières années et l'on considère désormais que les villes anciennes constituent non seulement un patrimoine, au même titre que les monuments, mais qu'elles représentent aussi un enjeu économique important,

qu'elles sont porteuses de valeur et d'avenir. Ni Paris ni Le Caire n'échappent à cette tendance. Le tourisme urbain qui se développe partout en est un signe et constitue une opportunité à saisir.

Christiane Blancot

1. Voir *Le Caire*, A. Raymond, page 330.
2. « Après de longs débats et des discussions animées au sein du Comité de conservation des monuments de l'art arabe, pendant les années 1929 et 1930. » (Edmond Pauty, p. 163).
3. Cette maison est plus connue sous le nom de son dernier propriétaire, le major Gayer Anderson.
4. Ces travaux de création d'une voie de 40 m de large qui longe l'ensemble de la ville ancienne du nord au sud sur l'emprise du canal et les îlots adjacents durèrent des débuts du XX^e siècle à la fin des années 1960.
5. Cette rue a été dénommée rue Chaikhoun puis Saliba jusqu'à Tûlûn, puis rue el-Khoderî et 'Abdel Meguid al-Labbân jusqu'à la place Sayeda Zeinab.
6. Egalement dénommée caravansérail, la wakala est un édifice à plusieurs étages qui abrite en rez-de-chaussée des entrepôts ou des magasins organisés autour d'une cour centrale et, en étage, des logements accessibles par un escalier extérieur. Ce type d'édifice apparaît au début de la période mamelouke.
7. Un rab'est un immeuble collectif qui abrite des habitations en étage et des commerces ou ateliers en rez-de-chaussée. Cette forme d'habitat est connue au Caire dès l'époque mamelouke.
8. In *Bulletin de l'Institut français d'archéologie orientale*, v. XXXI: « Défense de l'ancienne ville du Caire et de ses monuments », par Edmond Pauty, p. 139.
9. Ainsi, dans le projet pour Qal'at al-Kabsh, la construction d'un nouvel escalier et le percement d'impasses sont prévus, ainsi que la rénovation de la rue 'Abdel Meguid al-Labbân (voir p.16).
10. Cette méthode est expérimentée à Darb al-Ahmar, elle consiste à déplacer des habitants durant les travaux alors que le long de la rue Saliba, ainsi qu'à Fustât récemment, les habitants ont été maintenus dans leur logement pendant les travaux.



خريطة للقاهرة، إصدار المؤسسة الجغرافية القومية بفرنسا، ٥٠٠٠/١ Plan I.G.N. du Caire, 1/5000, 1978

أعمال التنمية الاقتصادية والاجتماعية

إن رفع مستوى معيشة السكان الفقراء الذين يقطنون المدينة القديمة يعتبر أحد الشروط لنجاح هذا النوع من المشروعات. ويمر ذلك عبر مساعدة تقدم لتنمية الأنشطة الحرفية الموجودة عن طريق الترويج لقطاعات التصنيع بتدريب الحرفيين وتحسين جودة المنتجات المصنعة. و يمر ذلك أيضا برفع نوعية قيمة أنشطة المتاجر المحلية من أجل جذب زبائن جدد، من السائحين ومن طبقات اجتماعية ميسورة الحال.

الختام

إن كل ما سبق ذلك ليس بجديد ولا مبتكر. فمشروعات الترميم العمراني دائما ما تكون صعبة الإنجاز. فهي تفترض إيجاد التمويل اللازم حتى لا تقتصر على حدود ضيقة جدا تخضع لإرادة ممولي المشروع، لذا يجب أن تقوم السلطات العامة بإدارة و تنظيم وإتمام المشاريع على نطاق واسع.

إن النظرة التي نوجهها لمراكز المدينة القديمة في مدننا هي نظرة أولوية. وقد تغيرت هذه النظرة إلى حد بعيد في السنوات الأخيرة وأصبحتنا نعتبر إن المدن القديمة لا تشكل تراثا مثل الآثار التاريخية فحسب، بل إنها تمثل أيضا رهانا اقتصاديا هاما بل وتحمل قيمة مستقبلية. ولا تبعد مدينة باريس و لا القاهرة عن هذا الاتجاه، فالسياحة الحضرية التي تنمو وتتقدم في كل مكان هي الدليل على ذلك، كما إنها تشكل فرصة يجب انتهازها.

كريستيان بلانكو

- ١ انظر (القاهرة) Le Caire بقلم ا. ريمون A. Raymond صفحة ٣٣٠
- ٢ بعد مناقشات ومداولات حادة وطويلة في نطاق لجنة الحفاظ على آثار الفن العربي خلال عامي ١٩٢٠ و ١٩٣٠... بوتي صفحة ١٦٣.
- ٣ إن هذا البيت معروف أكثر باسم آخر ملاكه وهو الميجور جابر اندرسون.
- ٤ استمرت هذه الأعمال الخاصة بإنشاء طريق عرضه ٤٠ مترا على منطقة طريق القناة والجزر الصغيرة الملاصقة ويخترق المدينة القديمة برمتها من الشمال إلى الجنوب في السنوات الأولى من القرن العشرين الميلادي ولغاية نهاية الستينيات.
- ٥ يطلق على هذا الشارع اسم شيخو ثم الصليبية حتى ابن طولون ثم شارع الخضيري وعبد المجيد اللبان حتى ميدان السيدة زينب.
- ٦ تسمى الوكالة أيضا خان القوافل وهي بمثابة مبني من عدة طوابق يوجد به في الطابق الأرضي مخازن أو محلات تنتظم حول فناء في الوسط وفي الطابق الأعلى مساكن يمكن الوصول إليها من خلال سلم داخلي. إن هذا النوع من المباني ظهر في بداية العصر المملوكي.
- ٧ الربع عبارة عن مبني جماعي توجد به مساكن في الطابق الأعلى والمتاجر أو ورش في الطابق الأرضي. وقد اشتهرت القاهرة منذ العصر المملوكي بهذا الشكل من المساكن.
- ٨ في كتاب (الدفاع عن القاهرة القديمة وعن آثارها *Défense l'ancienne ville du Caire* de et de ses monuments بقلم ادمون بوتي Edmond Pauty ص. ١٢٩ من نشرة المعهد الفرنسي للآثار الشرقية ينظر ص. XXXI.
- ٩ هكذا في مشروع قلعة الكيش، من المقرر بناء سلم جديد وشق حارات مسدودة كما هو مقرر تجديد شارع عبد المجيد اللبان (ينظر ص. X).
- ١٠ تمت تجربة هذه الطريقة في الدرب الأحمر وهي تكمن في نقل السكان خلال الأعمال بينما ظلوا في مساكنهم خلال الأعمال على طول شارع الصليبية وفي القسطنطينية.

إن هذا المشروع يعد مشروعا شاملا وقد تم تحديد خطوطه في مستند مرجعي كما يمكن استخدامه كإطار عام لجميع الأعمال المقبلة.

الأعمال التي تتم بالأماكن العامة

إن المشروع ينصب في المقام الأول علي تحديث الشوارع والميادين والطرق المسدودة والممرات وتجميلها حيث أنها تنظم هيكل المدينة وتؤسس أسس الحياة الاجتماعية. كما يجب حماية الطرق الموجودة داخل المدينة القديمة. ولا يتم اللجوء إلي إنشاء الطرق وتسوية التنظيم سوي بصفة استثنائية وذلك لفك انحصار بعض الأراضي أو لإتاحة الفرصة لأعمار القطع التي يصعب الوصول إليها.⁹

الأعمال التي تتم بالمباني وقطع الأراضي

تم حصر جميع المباني القديمة وتم التعرف علي حالتها. كما تم وضع برنامج لتحسين حالتها. ويتضمن هذا البرنامج عملية دعم البناء وتحديث المنشآت الصحية وتجديد الواجهات. ويشارك شاغلو العقار من مستأجرين وملاك مشاركة وثيقة في المشروع. وقد تمت تجربة هذه الطريقة ١٠ مؤخرًا في القاهرة بمنطقة الدرب الأحمر والفسطاط وعلي امتداد شارع الصليبية.

ويتم مزج هذه العملية مع عملية ترميم الآثار التاريخية. ولكن يجب أيضا وضع برنامج لإعادة استخدامها. فما يتم استخدامها فعليًا اليوم هو المباني الدينية و لا ينطبق ذلك علي الأسبله والكتاتيب أو البيوت أو الوكالات أو الربوع. إيجاد وظيفة جديدة لتلك الأبنية هو الوسيلة الوحيدة لضمان صيانتها بقائنها بل واحترامها. كما إن وجود تجهيزات عامة أو خدمات لسكان المنطقة يمكن أن تكون علامات واضحة علي تجديد الحي. وأخيرا تم حصر الأراضي الفضاء و المتهدمة لأنها تشكل إمكانات متوفرة لبناء المساكن أو الورش أو التجهيزات أو لإقامة الحدائق التي ترفع من شأن ذلك الحي.

إقامة المؤسسات الفنية والمالية اللازمة لانجاز المشروعات

إن السلطات العامة هي الجهة الوحيدة المختصة التي يمكنها أن تطلق مثل هذه المشروعات من تخصيص للأراضي المهجورة وحث الملاك علي البدء في الأعمال وأيضا تجديد وتجميل المناطق والأماكن العامة. ويتم تشكيل فريق فني مكون من (معماريون، مخططون، عمرانيون، مهندسون، متخصصون في علم الاجتماع، رجال اقتصاد) تحت إشراف السلطات العامة لتحديد المشروع وإدارته وانجاز المعاملات العقارية وتولي متابعة تنفيذ المشروع وتطوراته علي مدي سنوات عديدة. وأفضل مثال علي ذلك فريق العمل التابع لمؤسسة أغا خان بالقاهرة لمنطقة الدرب الأحمر.

سواء تعلق الأمر بحافز مالي علي شكل خصم من الوعاء الضريبي بالنسبة لمستثمري القطاع الخاص أو بصناديق مساعدة السكان والملاك أو بتبرعات من جهات خاصة أو بصناديق التعاون الدولي أو بميزانيات الاستثمار العامة، فإن إنشاء الآليات المالية يعتبر أيضا أمرا لازما بالنسبة لأي سياسة تتعلق بالترميم العمراني. وللحصول علي تلك الأموال لا بد من وجود مشروع قوي يعمل به فريقا فنيا علي أعلى مستوى لطمأنة أصحاب الاستثمارات المحتمل الحصول عليها.

جوهريا بين المدينتين. ففي باريس، أدي التراكم الذي حدث بين المدينة الحديثة والقديمة إلي تفتت المدينة القديمة إلي الألاف من القطع الصغيرة تفصل بينها الشوارع العريضة. أما في القاهرة، فمن الغريب إن تجاوز المدينتين قد أدي إلي هجر المدينة القديمة ولكن أيضا بقائها. كما إنه أتاح المحافظة علي ترابط تخطيطها وتقسيم أراضيها ومعظم الآثار بل ومجموعات من المنازل القديمة وبقايا قصور ووكالات^٧ وربوع^٨.
إذن فما هي الطريقة التي يجب إتباعها إذا ما ورثنا مدينة ذات تاريخ قوي الحضور، ضخمة وثمانين ولكن قابل للزوال في آن واحد؟

أبناء المدينة القديمة

في عام ١٩٣١، كتب ادمون بوتني، في الدراسة التي أجراها بناء علي طلب جلالة الملك فؤاد الأول للجنة الحفاظ علي الفن العربي: "إن أهم أثر تاريخي بالقاهرة هو المدينة القديمة، كل المدينة القديمة، التي تمتد إلي الشرق فيما وراء الخليج القديم علي شكل رقعة مستطيلة وطويلة، فتتكي إحدى جوانب تلك المدينة القديمة علي المدينة الجديدة ليظل الجانب الآخر علي مدافن المدينة."^٨ إن هذا الوضع مازال قائما وسوف يكون دليلا واضحا للأعمال التي يجب القيام بها لاحقا. ولا يرغب أحد اليوم في شق الطرق داخل المدينة القديمة لأنه من الوهم أن نحاول في هذا الموقع إعادة كتابة تاريخ كتب في مكان آخر. بل علي العكس من ذلك يجب أن ندخل عليها شكلا جديدا من الحدائق لإعادة النشاط إليها من الداخل.

وسوف يبقى السكان الفقراء الذين يقيمون في المدينة القديمة بها لأنهم يعملون بتلك المدينة حيث يجدون المساكن ذات الأسعار المنخفضة. علي أية حال، فقد هجر السكان ميسوري الحال هذه المنطقة منذ قرن ولن يعودوا إليها إطلاقا. إلا أنه من الممكن تشجيع نوعا جديدا من الاختلاط الاجتماعي بجذب الشباب -المثقفين والطلبة... الخ. من الذين قد يجدون هنا أسلوبا جديدا للحياة أقرب للمجتمع المصري التقليدي. كما قد يكونوا علي استعداد لوضع الاستثمارات في مثل تلك البيوت المهجورة.

إن التجارب، التي تمت في القاهرة في الآونة الأخيرة والتي قامت بها مؤسسة أغاخان في الدرب الأحمر ووزارة السياحة ومحافظة القاهرة في الفسطاط، تبين إنه من الممكن التدخل في الأحياء القديمة وذلك بتوطيد منطق حضري قائم. فدور المدينة القديمة في قلب القاهرة الكبرى لا يمكن أن يستند فقط علي الحنين للماضي أو علي الأصالة، فمن الضروري إحداث تجديد حقيقي للحياة الاجتماعية والاقتصادية لجذب سكان جدد وليس فقط الطبقات الفقيرة في المجتمع. ولهذا، يلزم وضع مشروع للترميم العمراني يمزج بين الأعمال التي تجري في نطاق الإطار الحضري والأعمال الهادفة إلي التنمية الاقتصادية والاجتماعية. ولتحديد نقاط المشروع، يمكننا أن نرجع إلي مشروعات الترميم العمراني التي تم انجازها في الآونة الأخيرة بالقاهرة. من جهة ومن جهة أخرى يمكن الرجوع إلي الدراسة التي قمنا بها حول شياختي قلعة الكيش وطولون. وبذلك يمكننا استخلاص الخطوط المبدئية للمشروع.

ويحدد المشروع الأهداف المطلوب بلوغها وكذلك ما يجب القيام به.

القاهرة وتحديات المدينة القديمة



وهو ما حدث بالضبط عند تحديث الجزء الشمالي من مركز السيدة زينب، أسفل تل قلعة الكبش، الذي تغير بصورة غير جذرية. فقد تمت إزالة جميع الأبنية التي تستند إلى الأسوار المحيطة بمسجدي بن طولون وصرغتمش^٢. وتم الاحتفاظ فقط ببيت الكريدلية^٣، والذي ظل قائما وحده حتى اليوم علي امتداد الجدار. ومن الصعب فهم سبب وجوده في هذا المكان بالذات. وبدءاً من العشرينيات، أنشئ شارع بورسعيد علي طريق القناة القديمة والبيوت الملاصقة لها^٤. وشق شارع قدري في محور مئذنة مسجد ابن طولون. ووسعت معظم الشوارع القديمة بما في ذلك أكثرها أهمية^٥ وهو الشارع الذي يربط أسفل القلعة بمسجد السيدة زينب. وشيدت تجهيزات حديثة - أرض ملاعب ومدرسة ثانوية ومستشفى.

وفي المقابل فقد ظل النسيج الحضري القديم باقيا فوق التل وذلك بسبب وعورة انحدار الأرض. وهناك، علي غرار ما كان عليه الوضع من قرنين، توجد بعض الطرق الطويلة الضيقة التي تخترق الحي وتوجد شبكة من الدروب المسدودة التي أضيفت عليها كما توجد منازل متلاصقة الجدران وتحدها العقارات الصغيرة. ويوجد أيضا بالحي علامات مميزة مثل الميادين التي تتركز فيها المقاهي والمتاجر ويقف بها كل يوم الباعة الجائلون. وهناك أيضا جزءا من المباني أعيد تشييده من الأسمنت المسلح وبالرغم من ذلك فنشاط المدينة القديمة ظل مستمرا.

وبعد مقارنة بين القاهرة وباريس، يتضح لنا علي الفور اختلافا جوهريا بين المدينتين. ففي باريس، أدى التراكم الذي حدث بين

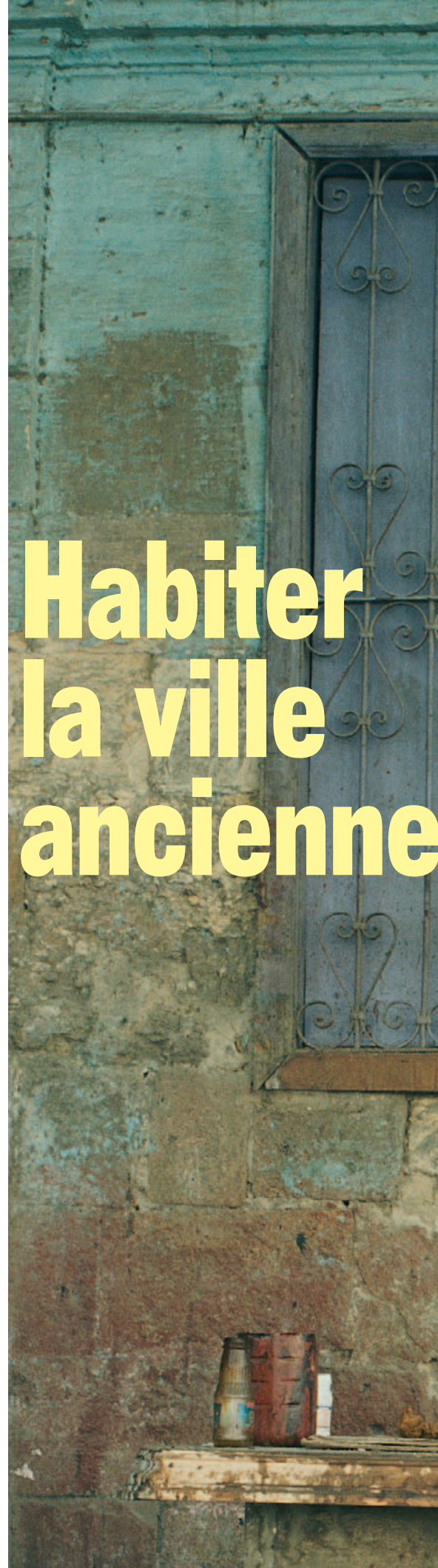
من المعروف إنه، منذ عصر الخديوي اسماعيل، قد تم التخلي عن القاهرة القديمة من أجل إنشاء المدينة الحديثة بالقاهرة الحديثة التي كان يتم بناؤها غرب الخليج^١، وهجرها آنذاك السكان ميسوري الحال الذين فضلوا " وسط المدينة" الجديد. وتحولت المدينة القديمة إلي منطقة للطبقة الكادحة ومثلما حدث في جميع المراكز القديمة التي هجرها القائمون علي رعاية المباني. صارت المدينة القديمة مأوي للمهاجرين الجدد والمعمدين و الذين يجدون فيها مسكنا متدهورا بل ومتهالكا ولكن غير مرتفع السعر

ومرت باريس بنفس الظاهرة في القرن التاسع عشر لميلادي وذلك مع قدوم جموع السكان الفقراء إلي حي الماريه. فقد شغلت تلك النوعية من السكان قصور النبلاء وتم تقسيم القاعات الفخمة بين الأسر وغطت الورش والأبنية الصغيرة الملحقة من كل نوع الحدائق والساحات الداخلية للقصور. وقد أدى اكتظاظ العقارات بالسكان وتكاثر الأنشطة الحرفية والصناعية عندئذ إلي سرعة تدهور المباني.

و شهد الجميع بألم شديد تلك الدوامة من التدمير الذاتي للمدينة القديمة التي أدت إلي زوال تاريخ الأسر وأصولها وثقافتها. وللخروج من هذا الوضع، تم استعراض كافة الحلول. فقد أوصي الخديوي اسماعيل في القرن التاسع عشر م بتحديث مدينة القاهرة كما فعل البارون هوسمان في باريس: فتم شق الطرق الواسعة، وتسوية الشوارع الموجودة ثم إزالة ما حول الأثار لإظهارها في بداية القرن العشرين. وفي أغلب الأحيان، اتخذت هذه الإجراءات دون الأخذ في الاعتبار الشكل المعماري للمنازل أو حتى معيشة السكان.

الحياة في القاهرة التاريخية

Habiter
la ville
ancienne





نحن نشعر بسعادة خاصة لكتابة مقدمة هذا المؤلف الذي يحثنا علي توجيه نظرة جديدة إلي حي السيدة زينب. فهو ثمرة التفكير المتبادل بين القاهرة وباريس في نطاق معاهدة الصداقة التي تربط العاصمتين منذ سنوات عديدة. إنه تبادل نابع من تقليد طويل متبع بين بلدينا ويمثل الامتداد له.

وقد أتاحت النظرة الجديدة الموجهة إلي المدينة من خلال التفاعل الحقيقي بين ثقافتينا وحضارتينا أن نستعرض سويا تاريخ حي عزيز علي سكانه. وهذه النظرة تذكرنا كيف تم بناء مدينتنا علي مر السنين وتجعلنا نشعر بالمنظر المحيط بنا كعنصر من التراث يجب أن يحظى بعناية كبيرة للمحافظة عليه.

إن تعلق أهل القاهرة بمدينتهم عميق. فالعلاقات المتبادلة معها شخصية تماما بل وحميمة. إنها جزء من حياتهم. وقد أن الأوان لتحقيق التجانس التام بين واقع الحياة التقليدي في أحيائنا القديمة والمعيشة اليومية الحالية. فعندما نضع الإنسان في قلب اهتماماتنا ونسعى لاحترام بيئته وتوفير ظروف معيشية تواكب طموحاته، تفتح نوافذ المستقبل أمامه.

منذ بضعة سنوات، يتم، بالكثير من الصبر والروح العملية، القيام بعمل رائع لترميم آثار القاهرة وقرىها سوف يضيفي هذا العمل علي المدينة القديمة بريقا أسطوريا. وأتمنى ألا تقتصر هذه الحركة علي مجرد إبراز التحف الأثرية التي لا يمكن تقدير قيمتها بثمن ولكن أن يتم اعتبارها نقطة انطلاق رمزية لحركة تجديد أكثر شمولاً تفيد المعيشة اليومية في الأحياء.

فالنظرة التي نلقها علي المدينة هي التي يجب علينا أن نبدأ بتجديدها إذا ما أردنا أن نجد الحلول التي تتيح لها مجابهة المستقبل.



السيد الدكتور/ عبد العظيم وزير
محافظ القاهرة

إن القاهرة مدينة الألف عام، معقل الحضارة الرفيعة و أقدم مهد للثقافة العمرانية في مصر و في العالم أجمع. والقاهرة تحتفظ في قلبها ببصمات تركتها قرون عديدة من النمو والتاريخ، فهي المدينة التي تنبض بالحياة وتعيش في تحول مستمر. إن حي السيدة زينب الوارد بهذا الكتيب يقطنه السكان منذ اثني عشر قرنا أي منذ العصر الطولوني وحتى يومنا هذا. فهذا الحي الشعبي، الذي يعكس صورة لوسط القاهرة، قد نجح في مسايرة مظاهر التحديث والتطوير مع الاحتفاظ بمناظره وحياته التقليدية بصورة حية. إن الحاجة التي دعت إلي تجديد هذا الحيز الحضري وتنشيط اقتصاده مرة أخرى، كما نقوم بذلك اليوم في العديد من أحياء من باريس، إنما تمثل استجابة للتمسك الشديد لسكان القاهرة بهذا التراث.

لذا يأمل كل منا، محافظ القاهرة وأنا، كما أعربنا من قبل، في عام ٢٠٠٢، أن يتم تنشيط التعاون اللامركزي بين مدينتي القاهرة وباريس، اللتين يرتبطا منذ عام ١٩٨٥، بمعاهدة صداقة وتعاون وذلك بتنفيذ مشروع واقعي وهو تجديد حي السيدة زينب عمرانيا.

ويسرني أن أكتب إلي جانب السيد محافظ القاهرة مقدمة هذا الكتاب " مشروعات في القاهرة: السيدة زينب " فهو ثمرة التعاون بين المدينتين وشاهد أمين علي التحديات التي تمثلها عملية حماية المركز التاريخي لعاصمة مصر. بل أنه يعد أيضا مرجعا لعمليات التخطيط والتنظيم المستقبلية لحي السيدة زينب.

فبمساندة وزارة الخارجية الفرنسية، تم تعبئة فرق العمل الفني للمدينتين لمدة ثلاثة سنوات يتطلبها هذا التعاون الكبير وذلك بتناول موضوعات تنظيم المساحات العامة وحماية التراث المبني والتنمية الاقتصادية.

و كما يبدو لي فان العمل الذي تم انجازه، إنما تكمن حقيقته الكبيرة في منهجية العمل و الأهداف التي يصبو إليها علي حد سواء. لقد أتاح لنا المشاركة في تبادل المعرفة و الخبرات و الأدوات الحديثة التي يتطلبها كل من التحليل والتخطيط التي تضع نصب أعينها خصائص قلب القاهرة القديم وتراثه الثري وتنوعه الاجتماعي والحيوية الثقافية لأحيائه.

كما أنه أتاح فرصة تنمية تخطيط عمراني ذو بعد إنساني كما يشكل إحدى الرهانات الرئيسية التي تواجهها معظم العواصم الكبرى بالعالم اليوم. وحيث أن الفائدة سوف تعم علي الجميع من خلال تبادل الخبرات والكفاءات بالإضافة إلي العائد الملموس لكل فرد، فهذا العمل إنما يمثل انفتاحا علي العالم و دعما لروابط الصداقة والتضامن بين مجتمعاتنا.

إنني أعبر اليوم عن أمنية، كلي أمل في أن تتحقق، و هي أن يستفيد سكان حي السيدة زينب مباشرة من هذا العمل وأن يمثل توطيدا جديدا لصلات التعاون والصداقة التي تربط بين القاهرة وباريس.



السيد/ برتران دي لانوييه
عمدة باريس

المحتويات

٢ تاريخ التعاون بين القاهرة وباريس،
آلان دو رويك

٤ برتران دي لانوييه،
عمدة باريس

٥ عبد العظيم وزير،
محافظ القاهرة

الحياة في القاهرة التاريخية

٨ القاهرة وتحديات المدينة القديمة
كريستيان بلانكو

١٤ السيدة زينب، تاريخ وواقع شياختي قلعة الكباش
وطولون
جيبوم أكلوك

٢٦ الحياة اليومية بالسيدة زينب
محمد سامي عبد الرحيم، رئيس حي السيدة زينب

٣٢ حركة المرور والتنقلات
بيير فييا

مشاريع صغيرة، تحديات كبيرة

٣٨ شارعاً عبد المجيد اللبان والخضيري كنموذج
آلان دو رويك

٤٨ شارع ابو الذهب، ساحة الميكانيكية
كريستيان بلانكو

٥٢ استراتيجية تطوير شياختي قلعة الكباش وطولون
جيبوم أكلوك

٦٢ سلم جديد لقلعة الكباش
أكسل كرونبورج

٦٦ تطوير القاهرة القديمة:
من مصر القديمة إلى السيدة زينب
منى زكريا، معمارية



تنفيذها بتعبئة الكفاءات والوسائل المحلية تحت سلطة المحافظة. كما يجب أن تكون الخطوات التي تتخذ في هذا الشأن عملية وتمثل ثمرة عمل يمكن نقله لتطبيقه علي أحياء أخرى بالقاهرة. وفي ديسمبر ٢٠٠٢، قامت بعثة خبراء بأول عملية تحليل للموقع. وحددت أكثر المشاكل حيوية كما رسمت الخطوط العريضة للأعمال التي يجب القيام بها.

وفي صيف عام ٢٠٠٣، أجري عدد من الشباب الجامعي أولي الأبحاث والدراسات التي تمثلت في إجراء أبحاث و كشف بيانات الأراضي. وفي نهاية العام، كانت الخطط قد أعدت كما صدق المحافظ علي المبادئ العامة للأعمال التي يجب القيام بها. وكانت تتعلق أولي عمليات التطوير بشارع عبد المجيد اللبان الذي تم اختياره كمشروع نموذجي لتنظيم الأماكن العامة. أما الثانية فتتصب علي إعادة تسكين الحرفيين من ميكانيكية شارع ابو الذهب الذين ما زالوا يزالون عملهم حتى اليوم بالشارع. وتتعلق العملية الثالثة بإعادة تأهيل المباني التراثية. وتنقسم كل عملية إلي عدة مشروعات بالتنسيق مع المشروعات التي سبق وأن بادرت وزارة السياحة والمجلس الأعلى للآثار والمحافظة بالعمل فيها.

وتم تكريس عام ٢٠٠٤ لتغطية النقاط الفنية لمشروع عبد المجيد اللبان وللدراسات الأولية التي تتعلق بإعادة تسكين ورش الميكانيكية. وفي عام ٢٠٠٥، تم التوسع في حقل الدراسة ليشمل شياختي قلعة الكباش وطولون و المنطقة التي تصلهما بالجزء المنخفض من المدينة. قام المخططون العمرانيون والمعماريون والمهندسون الشباب بتأمين متابعة العمل ميدانيا. ودارت العديد من عمليات التبادل بين القائمين علي مثل تلك العمليات. وبدأ المعنيون بالمشروع في التفكير سويا في أسس من الاقتراحات.

إن اكتشاف أحد الأحياء الأكثر جاذبية في القاهرة إنما هو هدف هذا الكتيب الذي يتيح فرصة المشاركة في العمل الذي تم انجازه. إلقاء نظرة عن كثب علي حي السيدة زينب تشير إلي أن هذا الحي إنما هو رمزا و شاهدا علي المدينة القديمة و تحدياتها. كما أن تقديم المشروعات يوضح كيف يمكن أن تحقق عملية إعادة تنظيم الشوارع بجانب إعادة تطوير المباني بداية سلسلة من العمليات التي سوف تساهم في تحسين الحياة اليومية وإعادة الحيوية والنشاط إلي الحي.

إن العلاقات، التي تم نسجها خلال المهمات التي قام بها الجانبان في باريس و القاهرة و التي اتسمت بروح الثقة و التعاون الشخصي، هي بلا أدني شك أفضل ضمان لإنجاح تلك العملية. فنجاحها رهن لعامل الوقت الذي يتطلبه المشروع و أيضا لعامل المثابرة الدعوية. وإن سُمح لي بأن أعبّر عن أمنية فهي إنشاء مكتب للتخطيط العمراني في القاهرة مزودا بالوسائل اللازمة لمتابعة هذه الرؤية.

آلان دو رويك

ترتبط باريس بالقاهرة بمعاهدة صداقة منذ عام ١٩٨٥. وفي شهر يونية من عام ٢٠٠١، قرر كل من عمدة باريس ومحافظ القاهرة، اثر الاتصالات التي جرت بمناسبة احتفالية " الفرنسيون يحبون القاهرة"، أن يعطيا دفعة جديدة لهذه المعاهدة وأن يبادرا بإقامة تعاون حقيقي بين العاصمتين.

إن التوسع في القاهرة الكبرى يزداد يوما بعد يوم. ويقدر عدد سكانها حاليا بما يقرب من الـ ١٦ مليون نسمة. و لمدينة القاهرة تقلا لا يستهان به في الحياة المصرية. في الوقت نفسه، تتدهور بصورة ملحوظة المدينة القديمة المدرجة منذ بداية الثمانينات علي قائمة التراث العالمي لمنظمة الأمم للتربية والعلوم والثقافة (اليونسكو). وبالرغم من الاهتمام البالغ الذي يوجهه سكان مدينة القاهرة لهذا التراث وبالرغم من الأهمية التي تتسم بها هذه الأحياء من الناحية الاقتصادية، إلا أن هناك عددا كبيرا من المنازل ينفار كل عام أو تحل محله عمارات جديدة.

تاريخ التعاون بين القاهرة وباريس

وقد صمم محافظ القاهرة علي التصدي لهذه الظاهرة وأعرب عن اهتمامه الشديد بتجارب التطوير التي قامت بها بلدية باريس في المناطق التاريخية و بالإجراءات الموضوعية من أجل إشراك الأهالي في إعداد المشروعات التي تخص الأحياء.

و في أول اجتماع لمحافظ القاهرة مع ممثلي مدينة باريس و الذي عقد في القاهرة في فبراير ٢٠٠٢، قام سيادته بعرض العمل بصورة وثيقة بين أولئك المسؤولين و مختلف إدارات محافظة القاهرة من أجل تحديد وتطوير منطقة السيدة زينب عمرانيا. إن هذا الحي الذي يقع جنوب المدينة القديمة يوجد به، بشكل واضح، شواهد مثيرة للاهتمام تدل علي التواجد الفرنسي السابق بالحي. كما يضم تراثا ضخما من العصر المملوكي و العصر العثماني. إن تطور المنطقة إنما يعكس الخصائص التي تميز الوضع العام.

و تتطلع آمال المحافظ بناء علي هذا الوضع تحديدا إلي أن يتم البحث وتجربة طرق وأدوات تتوافق و عملية ارتقاء تلك الأحياء القديمة. كما يجب أن يؤدي كل اقتراح يتم عرضه إلي تحديد عملية ملموسة يمكن

محافظة القاهرة
بلدية باريس
الاتيليه الباريسي للتخطيط العمراني
بمساندة من
وزارة الشؤون الخارجية الفرنسية

مشروعات في القاهرة السيدة زينب

مدير النشر: جون بابتيست فاكين

تسيق التحرير وتصميم الشكل
والرسوم:

كريستيان بلانكو وأمنية عبد البر.

رسم الخرائط والمستندات المصورة:
جيبوم أكوك، وأكسل كرونورج،
ومني نعمان، وفلوران برونو،
الائتليه الباريسي للتخطيط العمراني.
صورة الغلاف:
دنيس دايوه

ترجمة من الفرنسية إلى العربية:
ماجدة بكير.

مراجعة النصوص الفرنسية:

سوزان قاتوليت - ريو.

مراجعة النصوص العربية:

حنان منيب .

تصميم الجرافيك:

شاتون/ قسم التصميم.

المايك: مارتين كلرون.

الطباعة: نيو تيبو،

Néo Typo,

1c, rue Lavoisier,

25044 Besançon Cedex.

النشر: الائتلية الباريسي للتخطيط

العمراني .

Apur,

17 boulevard Morland, 75181

Paris cedex 04

Tel: 33 (0)1 42 71 28 14

www.apur.org

تم إنجاز هذا الكتاب في إطار

الشراكة بين محافظة القاهرة ومدينة

باريس بمساعدة من وزارة الشؤون

الخارجية الفرنسية.

ويتم بهذا العمل استعراض الدراسات

والمشروعات الفنية التي أعدت في

إطار التعاون بين مدينتي القاهرة

وباريس والتعليقات الخاصة بها،

ولكن لا يجب اعتبارها بأي حال من

الأحوال نشرة رسمية لمدينة القاهرة

ومدينة باريس. ولا تلزم وجهات

النظر والأفكار المعروضة في هذا

المؤلف سوي أصحابها.

الائتلية الباريسي للتخطيط العمراني،
باريس.

© Atelier Parisien
d'urbanisme, Paris.

رقم ISBN: 978900222-15-X

رقم EAN: 978900222157

التسجيل القانوني: ٢٠٠٥

والسيد ريشار فوستيه، البعثة
الاقتصادية الفرنسية؛ والسيدة هالة
عزيز، مترجمة فورية.

بلدية باريس:

السيد بيير شابيرو، مساعد عمدة

باريس المكلف بالعلاقات الدولية

والفراكتوتية، ونائب في البرلمان

الأوروبي؛ والسيد ستيفان

فيسكونتي، المندوب العام في

العلاقات الدولية والسيدة ماري بيير

بورزاي، بالتعاون الخارجي.

وفي مركز الدراسات والوثائق

الاقتصادية والقانونية والاجتماعية

Cedej:

السيد المدير ألان رسيون، والسيد

الأمين العام روبيير بارون،

المرصد الحضري للقاهرة المعاصرة

Oucc:

السيد أوليفير بلييز والسيدة هالة

بيومي.

وقد شارك في الدراسات:
من محافظة القاهرة:

المهندس أحمد محمد محمود علي،

والمهندس محمد سعد بدر مبارز،

والمهندس خالد يحي محمد حجازي،

مهندس طرق؛

السيدة مني زكريا، معمارية،

والسيدة أمينة عبد البر، معمارية

ومترجمة فورية ومكلفة بالتنسيق في

القاهرة؛

والسيدة جاكلين صبري فرج،

معمارية،

ومن بلدية باريس:

المهندس ألان دي روك، رئيس

المهندسين بإدارة التراث والمعمار؛

والمهندس فريدريك أوجوا،

المهندس بإدارة النقل والمطرق؛

والمهندس بيير فيبا، رئيس مهندسين

مدينة باريس بإدارة المتنز هات

والحدائق والمساحات الخضراء؛

والسيدة كريستيان بلانكو، معمارية

ومخططة صرانية في الائتليه

الباريسي للتخطيط العمراني؛

جيبوم أكوك، جغرافي؛

والمعماريون أكسل كرونورج

وسيرين ميز جار ومني نعمان؛

ادفيج بريستل، مؤرخة، والمهندسون

فيونغ هونغ ودافيد مينيان وكريستينا

باينه.

وتود أن نتوجه بالشكر إلى الجهات
التالية لمساندتها ودعمها للمشروع:

محافظة القاهرة:

اللواء زكي عبد الغني، نائب محافظ

القاهرة للمنطقة الجنوبية؛ واللواء

محمد سامي عبد الرحيم، رئيس حي

السيدة زينب؛ والسيدة إنعام صدقي،

المديرة العامة لإدارة العلاقات العامة؛

والسيدة ايزيس عبد المسيح، المدير

العام للتخطيط العمراني والإسكان

والتعمير.

وزارة التنمية المحلية: السيد الوزير

عبد الرحيم شحاتة، محافظ القاهرة

سابقاً وحتى يوليو ٢٠٠٤.

سفارة مصر في فرنسا:

السيد طه عبد الله، المستشار الثقافي؛

والسيد محمود اسماعيل، مدير

المركز الثقافي المصري.

MAIRIE DE PARIS



محافظة القاهرة
بلدية باريس
الاتييه الباريسي للتخطيط العمراني
بمساندة من
وزارة الشؤون الخارجية الفرنسية

مشروعات في القاهرة السيدة زينب

