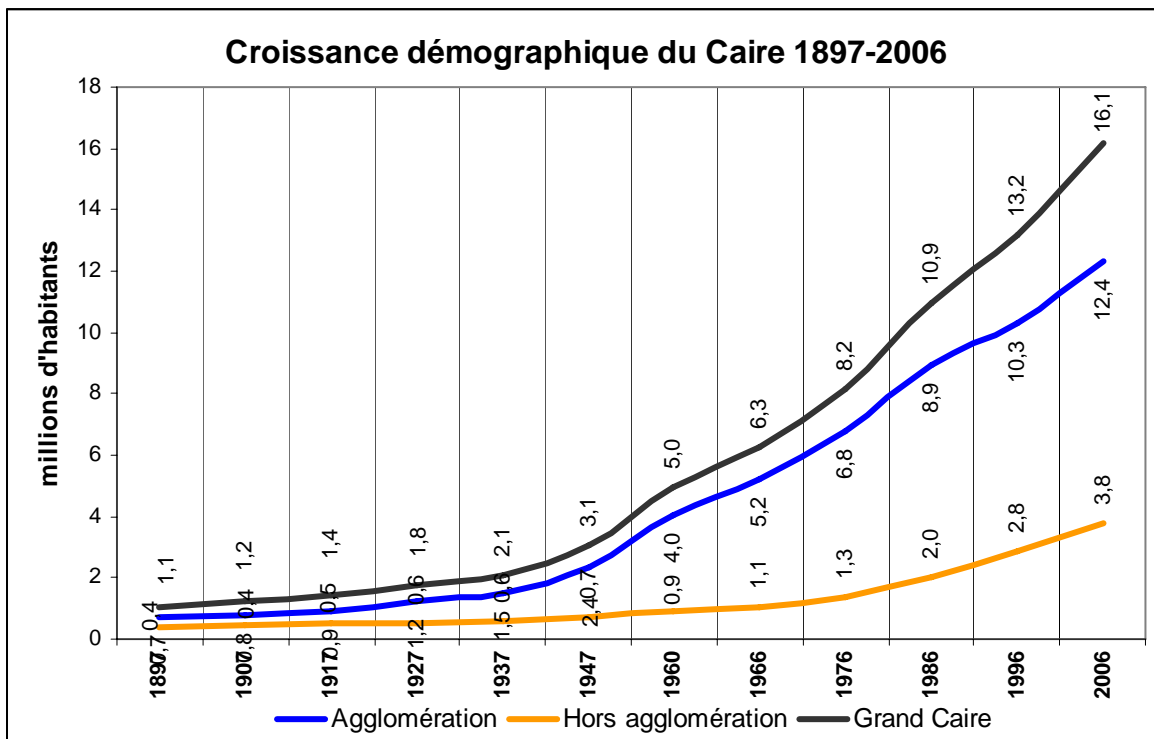


Etirement cairote et mobilités résidentielles/pendulaires

L'impact de l'ajustement structurel sur les formes spatiales	2
L'évasion vers les villes nouvelles	2
L'espace de substitution contrainte de la mobilité résidentielle	2
Espaces et secteurs de mobilités pendulaires forcées	3
Altérations des mobilités circulaires	3
Changement du régime des mobilités	4
Stagnation des mobilités féminines	4
Etirement métropolitain et mobilité.....	5

Dans le cas du Caire, la question qui se pose autour de la reconfiguration des mobilités n'est pas celle d'un simple desserrement, mais plutôt celle de l'articulation entre deux nouveaux territoires émergents juxtaposés à la métropole historique, compacte et dense. Des mobilités d'évasion se dirigent vers un territoire radicalement nouveau, très extensif sur les marges désertiques : endorégulées, elles ne sont pas contraintes. L'autre territoire de la vallée et du delta et celui du Caire se densifient à toutes les échelles du système de peuplement, du hameau à la ville et accueillent des mobilités, ou plutôt des absences de mobilités résidentielles, exorégulées, autrement dit des trajectoires sociales contraintes, marquées par l'absence de choix. La totalité forme, sans doute, l'aire métropolitaine.



L'impact de l'ajustement structurel sur les formes spatiales

Avant de préciser les formes et l'ampleur de ces dynamiques devenues évidentes depuis le milieu des années 1990 comme leurs relations avec les nouvelles tendances des mobilités, il faut rendre compte d'une transformation qui est plus historique que spatiale. Elle concerne la plupart des mégapoles du monde. Il s'agit de la libéralisation et de l'ajustement structurel qui ont eu des conséquences très fortes sur les formes composantes ces mégapoles et par conséquent sur les mobilités qui articulent ces formes. Ces réformes se sont partout accompagnées de l'émergence de nouveaux territoires et de la restructuration des anciens.

Ce contexte a été notamment marqué par la libéralisation foncière et immobilière. En particulier, de larges périmètres fonciers qui étaient jusque là la propriété exclusive de l'Etat ont (re-)basculé vers le marché privé conformément à une logique de marchandisation qui recompose toute la gouvernementabilité des mégapoles. Ainsi, des réserves foncières dédiées depuis les indépendances par les instances de planifications à l'accueil de logements publics subventionnés, donc destinées à accueillir les couches populaires urbaines, les migrants des provinces et les enfants des centres anciens dégradés mais aussi mobilisées pour reporter, offrir une alternative et donc contenir, voire éradiquer, l'habitat illégal et/ou précaire, vont être libéralisées et vendues à des promoteurs qui y développent à très grande échelle des programmes immobiliers de standing.

Tableau 1 - La population du Grand Caire 1960-2006

	1960	1966	1976	1986	1996	2006
Agglomération	4 041 152	5 220 210	6 815 211	8 913 730	10 311 532	12 350 007
Hors agglo.	925 524	1 051 552	1 346 856	2 030 609	2 846 376	3 799 538
Grand Caire	4 966 676	6 271 762	8 162 067	10 944 339	13 157 908	16 149 545
Tx annuel agglomération		4,4	2,7	2,7	1,5	1,8
Tx annuel hors agglo.		2,2	2,5	4,2	3,4	2,9
Agglo ds pop. Egypte	15,7	17,7	18,8	18,8	17,7	17,3
Grand Caire	19,4	21,2	22,5	23,0	22,5	22,6

Sources : recensements de la population

L'évasion vers les villes nouvelles

Ainsi, au Caire, les périmètres des villes nouvelles sur les plateaux désertiques, largement étendues, ont été transférés au secteur privé qui y développe de façon massive et rapide des projets immobiliers du type '*gated communities*', voire des villes privées prévues pour accueillir pas moins de deux-cent cinquante mille habitants. Cette juxtaposition de projets très consommateurs d'espace s'est traduite par la multiplication par 2,5 de l'aire de l'agglomération du Caire en quinze ans.

Autrement dit, sur l'une des villes les plus denses au monde, se greffe désormais une aire métropolisée très lâche, sans lien interne, ni projet (ou moyen) d'en créer un. L'essentiel, c'est l'accessibilité à la métropole qui exige des coupures autoroutières articulant des communautés fermées. Cet espace en voie d'appropriation, de peuplement, est totalement dépendant de l'automobile, même pour les services banaux qui ne peuvent s'effectuer à pied dans ce type de forme urbaine très relâchée. Il est desservi par très peu de transports en commun.

L'espace de substitution contrainte de la mobilité résidentielle

Inversement, dans l'agglomération elle-même, ses quelques treize millions d'habitants disposent d'une offre de transports en commun très dense et accessible en matière de prix. Le métro y fonctionne très bien avec deux lignes transversales et une troisième en construction (deux millions de passagers/jour). Autour s'articulent des plateformes

multimodales avec des bus, microbus, minibus, taxis et même des tricycles indiens Bajaj qui assurent une redistribution très flexible, presque sans délais, des personnes en déplacement. Il se développe donc un espace métropolitain à deux dimensions, dont les modalités d'articulation restent à étudier et déjà à suivre avec précision tant les transformations sont rapides. Dans ce contexte, l'habitat populaire, la forme majoritaire, marquée par l'autoconstruction à l'échelle de l'immeuble et des problèmes de légalité, constitue une résistance de la ville dense et de l'accessibilité dans la proximité et, jusqu'il y a peu, la mixité sociale.

Espaces et secteurs de mobilités pendulaires forcées

La troisième forme métropolitaine recompose les formes de peuplement des provinces tant au Nord, vers le Delta, qu'au Sud, vers la Vallée et même au Fayyoub. Aujourd'hui, pas moins de 30% des 75 millions d'Égyptiens se concentrent dans un rayon de cinquante kilomètres autour du Caire et la moitié à moins de cent kilomètres. A 180 kilomètres (Alexandrie à vol d'oiseau) vivent pas moins de 80% des Égyptiens. Ce glacis de densités extrêmes de part et d'autre du Caire, relayé par des ensembles urbains conséquents à quelques 100 à 150 kilomètres –comme Tanta, Mahalla al-Kubra et Mansura en cœur de Delta qui, à guère plus de vingt kilomètres les uns des autres, concentrent entre cinq et six cent mille habitants– confortent la dimension asiatique de la configuration métropolitaine cairote. Ce glacis est aussi le produit de la reconfiguration des rapports à la métropole dans la libéralisation économique.

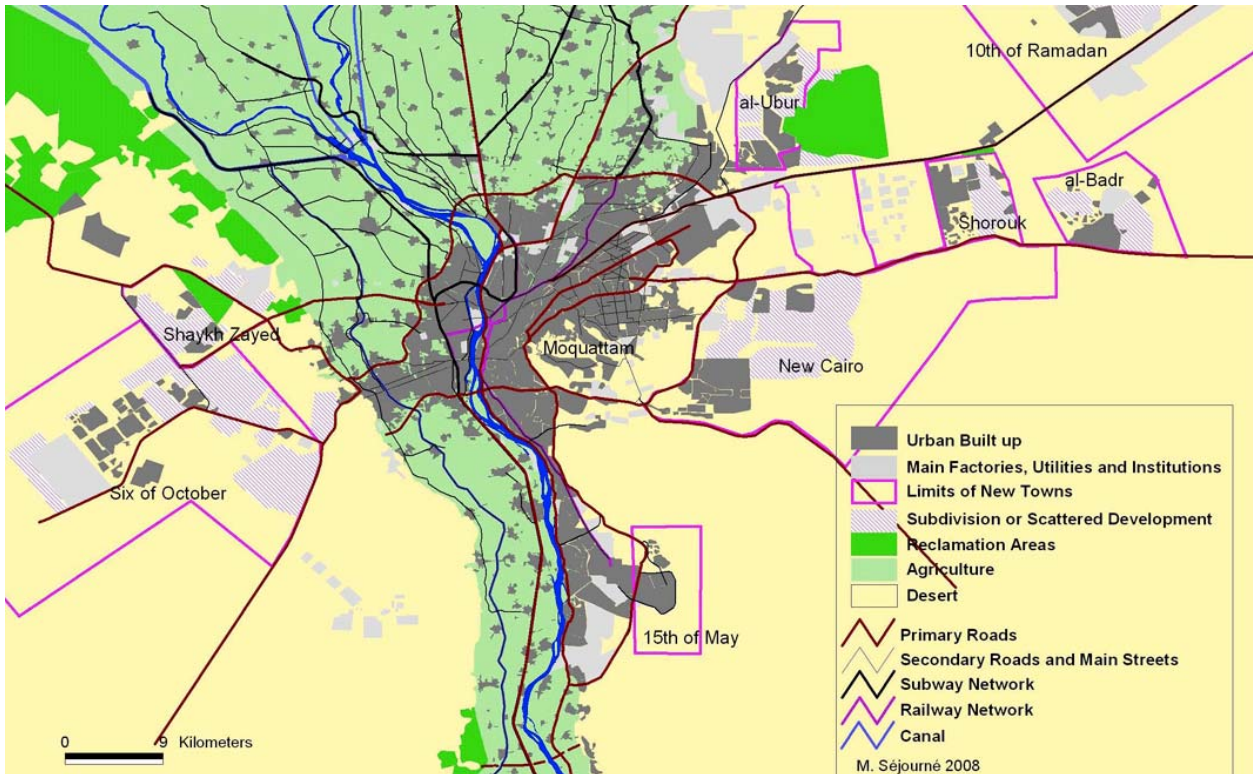
Depuis plus de trente ans, nous observons une tendance à l'effondrement des migrations résidentielles vers les villes et, *a fortiori*, la métropole : les non-natifs du Caire représentent moins de 10% des habitants en 2006, contre 30% en 1976. La métropole n'attire plus. Ou plutôt, le rapport coût (social, culturel et économique) de la mobilité au regard de la possibilité d'une d'ascension sociale « immédiate » ou pour ses enfants ne justifie plus le sacrifice d'un déracinement. La mobilité géographique vers la mégapole est devenue, en un sens, presque impossible, voire aussi impossible que l'ascension sociale.

Dans ces conditions, l'enracinement devient même une ressource, un ancrage valorisé en termes d'accès au mariage, à l'emploi et au logement. Ainsi, la croissance urbaine se fait-elle désormais par l'affirmation de dynamiques *in situ* à l'échelle des villages. Elle est même renforcée par des formes de mobilités centrifuges, notamment depuis les villes de province. L'Égypte compte aujourd'hui plus de 850 agglomérations de plus dix mille habitants sur 35 000 kilomètres carrés, contre moins de 300 en 1970. Cette prolifération des petites villes, cette urbanisation par le bas, surtout dans le cas de l'Égypte à l'écoumène particulièrement étroit (mais ce n'est pas un cas unique), ne peut être pensée indépendamment de l'urbanisation par le haut, marquée par le renforcement qualitatif de la métropole –synapse ouverte sur le monde qui capitalise plus que jamais les richesses.

Altérations des mobilités circulaires

La libéralisation a favorisé une plus grande accessibilité des marchandises et des services dans les provinces. La possibilité finale d'y accéder est limitée, compte tenu d'une répartition des richesses extrêmement inégale, encore plus dans la métropole. Autrement dit, la montée à la capitale ne se justifie pas comme dans le contexte antérieur, caractérisé par la pénurie et la nécessité d'une proximité avec les monopoles de la distribution publique centralisée –la révolution dans l'offre téléphonique en est le meilleur exemple. De même, la libéralisation du marché du transport s'est traduite par une explosion de l'offre, en particulier de microbus qui irriguent désormais le moindre écart. On passe d'un réseau maillé par quelques lignes de bus et des voies ferroviaires

favorisant les dynamiques axiales et polarisantes à des rhizomes qui n'excluent *a priori* aucun territoire.



Changement du régime des mobilités

Le régime des mobilités a ainsi radicalement changé. Les migrations définitives, résidentielles, en particulier à destination des villes, se sont effondrées, au profit des migrations pendulaires.

Tableau 2 - **Dynamique des mobilités circulaires 1988 – 1998**
Déplacements motorisés avec sortie du district ou de l'agglomération de résidence

	Probabilité d'une navette en % *				Durée des navettes en mn.			
	Hommes		Femmes		Hommes		Femmes	
	1988	1998	1988	1998	1988	1998	1988	1998
Grand-Caire	2,49	6,5	0,78	1,09	29,7	39,9	30,3	27,8
Alexandrie et Canal de Suez	4,68	3,68	1,89	0,83	20,4	32	19,9	21,4
Basse-Egypte urbaine **	10,08	16,62	4,19	9,12	18,7	29,7	17,9	18,7
Haute-Egypte urbaine	4,01	12,1	0,29	2,59	16,5	26,4	15,3	15,5
Basse-Egypte rurale	13,54	21,84	6,02	9,04	27,5	36,3	21,5	20
Haute-Egypte rurale	10,27	24,57	5,59	18,38	25,5	36,7	19,5	22,9

Source : Assaad & Arnzt (2005), enquêtes main d'œuvre 1988 & 1998 (CAPMAS).

Les enquêtes de mobilité indiquent clairement une augmentation de la mobilité, à la fois en nombre de trajets et en probabilités de trajets, d'un district à l'autre en particulier.

Stagnation des mobilités féminines

Toutefois, la mobilité des femmes a tendance à ne pas beaucoup augmenter. Dans le contexte de la libéralisation, les destructions d'emplois publics ont davantage touché les femmes. Celles-ci n'ont pas trouvé des emplois privés de relais comme cela a pu être le cas pour la population masculine. En effet, l'accès aux emplois privés seraient réduits pour les femmes aux mobilités plus contraintes.

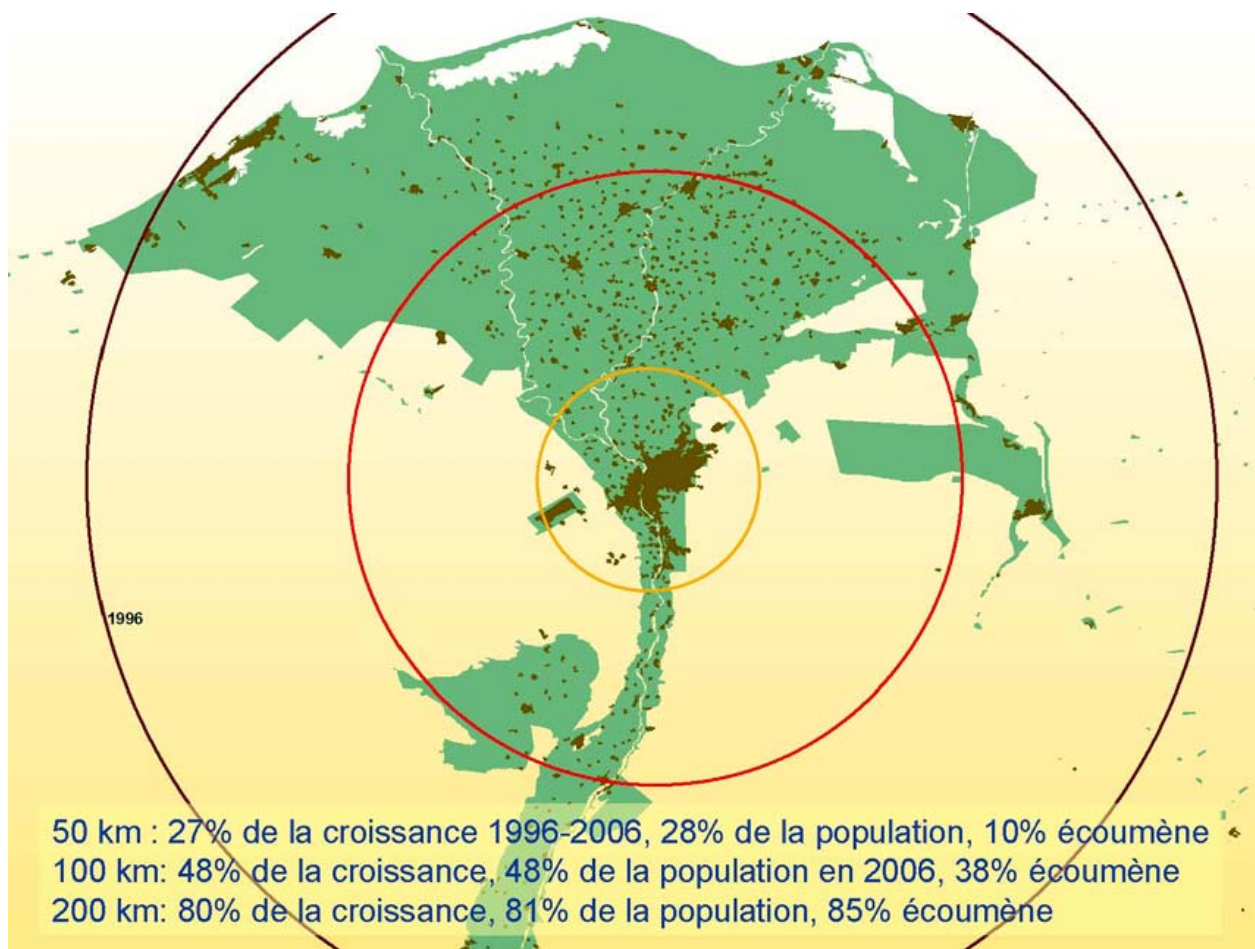
Derrière cette remarque anodine se cache la question de l'articulation de cet espace de la non migration polarisée qui tourne autour de la métropole (le fameux *turn around*) au

procès global de modernisation et, donc, à la dynamique métropolitaine. Observe-t-on bien une métropolisation étendue ? N'est-ce pas plutôt une désurbanisation, au moins du point de vue de l'articulation entre métropole et modernisation culturelle et sociale, au sens où la micro-urbanisation *in situ* (sans migration résidentielle) se caractérise par des formes de régression sociale et morale ? Sans doute, cette tendance, comme dans les démocraties industrielles, est à comprendre comme une réduction de l'effet économique polarisant et entraînant de la concentration métropolitaine.

Étirement métropolitain et mobilité

Il existe donc un étirement de l'espace métropolitain de part et d'autre du noyau cairote historique. D'une part, un pôle émergent s'affirme, marqué par des mobilités résidentielles d'évasion articulées à la centralité métropolitaine. Il est aussi le produit d'une volonté de « mise à nouveau », d'une exigence de pouvoir s'afficher et de vivre dans des compositions urbaines uniformisées et mises en accord avec les valeurs marchandes, celles qui fondent l'échange global inter-métropolitain. L'espace disjoint des *gated communities* auquel est associé celui des zones franches industrielles et de l'investissement en *joint-venture* en est la figure emblématique. A l'autre extrémité, non finie *a priori*, on voit se densifier un glacis de fixation des populations les plus modestes plongeant dans la micro-entreprise et l'auto-emploi.

L'étude approfondie de l'articulation et de la disjonction entre ces trois sous espaces de la métropolisation contemporaine –aire nouvelle sur terrain vierge en prise avec la globalisation, centre et espaces régionaux recomposés et densifiés– aiderait à comprendre le monde qui se fait par et autour de la mégapole. L'observation précise des mobilités et de l'évolution de l'offre de transports est une des entrées à privilégier dans ce contexte.



Références

- Assaad, R. & M. Arntz (2005) « Constrained Geographical Mobility and Gendered Labor Market Outcomes Under Structural Adjustment: Evidence from Egypt », *World Development* Vol. 33, n° 3, p. 431–454
- Deboulet, Agnès (1991) « La mobilité résidentielle dans la région du Grand-Caire », *Tiers-Monde*, T. XXXII, n° 125, p. 115-133
- Denis, Eric, éd. (2007) *Urbanisation et villes des provinces égyptiennes. Vers l'écouménopolis ?*, Karthala, Paris, 440 p.
- Denis, Eric (2006) « Risques et actualisation de l'écologie mégapolitaine. La figure emblématique des cités privées au Caire », *Villes et risques, Regards croisés sur quelques cités en danger* (Coanus & Pérouse eds.), Economica/Anthropos
- Denis, Eric & L. Vignal, 2002 « Dimensions nouvelles de la métropolisation dans le Monde arabe : le cas du Caire ; Libéralisation, instabilité et recomposition de la forme urbaine », *Les Cahiers de la Méditerranée*, n° 63.
- Denis, Eric & M. Séjourné (2003) « Le Caire, métropole privatisée », revue *Urbanisme*, n° 328. p. 31-37
- Denis, Eric (1997) *Le Delta du Nil : densités de population et urbanisation des campagnes*, Fascicule de recherches n° 32, Tours, URBAMA-Orstom.
- Guétat-Bernard, H. (1998) « Nouvelles articulations villes-campagnes. Pluri-appartenance et mobilité spatiale et professionnelle des ruraux du delta du Nil », *L'Espace Géographique*, vol. 27, n° 3, p. 253-264.
- Pacific Consultants International (PCI), 2001, *Cairo Regional Area Transportation Study (Transportation Master Plan and Feasibility Study of Urban Transport Projects in Greater Cairo Region in the Arab Republic of Egypt)*, Technical Report, 3 vols., Japan International Cooperation JICA Agency, Higher Committee for Greater Cairo Transportation Planning, Government of the Arab Republic of Egypt
- Stewart, D. (1999) "Changing Cairo: the political economy of urban form", *The International Journal of Urban and Regional Research*, n° 23/1, p. 128-146
- Waterbury, J. (1976) « Take the Bus, and Leave the Driving to us ». Northeast Africa Series. Vol. XXI, n° 2.