

Tous les chemins mènent... ou pas

Circulation. Bus, métro, taxi... Nous avons utilisé tous les moyens de transport pour rallier Tahrir, au centre-ville, à Maadi, au sud du Caire. Un sacré parcours du combattant. Reportage.

De Tahrir à Moubarak

Il est 9 heures sur la place Tahrir. Le trafic routier est à son comble. Employés et fonctionnaires essaient de se frayer un chemin à travers les embouteillages pour rejoindre le métro. A l'intérieur de la station Sadate, les passagers se dirigent d'un pas rapide et décidé vers le quai. Ici se côtoient des femmes voilées, des enfants accompagnés de leurs parents et des hommes de tous âges. Confortable, pratique, économique (le prix du ticket ne dépasse pas une livre, soit 0,15 euro) et équipé d'une signalisation claire, le seul métro d'Afrique séduit car il cumule des avantages qui restent rares dans les autres moyens de transport. A peine les portes ouvertes, un flot de passagers se rue à l'intérieur des voitures, espérant trouver une place assise. La plupart restent debout et s'accrochent comme ils peuvent. Après vingt minutes d'une guerre destinée à se préserver un minimum d'espace vital, on arrive à la station Moubarak, où il faut encore se débattre pour sortir.

De Ramsès à Maadi

La station Ramsès est un nœud stratégique. Ici confluent le métro, les bus, le tramway (voir encadré), les taxis, mais surtout les minibus en direction de toutes les localités du Caire. A bord, les receveurs, ces hommes qui vendent les tickets à l'entrée du bus, crient à haute voix la destination. Les minibus se remplissent vite, cer-



LE SEUL METRO D'AFRIQUE. C'est le moyen de transport le plus pratique mais il reste lacunaire. THOMAS VAN DER STRATEN WAILLET

tains débordent même. Pour ce fonctionnaire qui patiente depuis une bonne demi-heure, c'est pourtant la seule solution. « Avec mon salaire, je n'ai pas les moyens de prendre le taxi », confie-t-il résigné. Encore faut-il trouver le bon endroit pour attendre. Même quand on interroge le responsable de la station, on n'est pas sûr d'être bien orienté...

Midi. Toujours à la place Ramsès. Le blocage est tel que, lassés d'attendre, les habitués se dirigent à pied vers l'hôtel Hilton. Là, les minibus sont moins encombrés. Pour aller à Maadi, on en attrape un au vol, en bordure du Nil. Les routes sont larges et le trafic moins dense qu'en centre-ville. A mesure que l'on s'éloigne, les embouteillages se dissipent, les rues s'élargissent et le vacarme s'amenuise.

De Maadi au quartier copte

Après trente minutes de trajet presque serein, on arrive dans ce quartier résidentiel

du sud du Caire. Ici, les minibus cèdent la place aux taxis. Blanc et noir, souvent d'un autre âge, ils pallient les lacunes du métro. C'est le moyen de transport le plus présent sur les routes. Mais la qualité du service est loin d'être parfaite. Les banquettes s'affaissent, le boîtier de vitesse est désarticulé, les rétroviseurs sont parfois absents et il faut demander une manivelle au chauffeur pour baisser les vitres. Un seul contrôle de sécurité obligatoire par an, qui se résume à la mesure des gazs émis par le pot d'échappement ainsi qu'à l'examen du moteur.

Le taxi nous dépose au quartier copte où se situent des monuments, des églises et autres lieux saints du christianisme. Il est bientôt temps de retrouver le point de départ, Tahrir. Direction la station de bus, située près de la mosquée Amrou.

De retour à Tahrir

Cette station est grande, mais déserte, on la dirait délaissée. Les bus publics, plus nombreux que les minibus, appartiennent pour la plupart à l'Etat. Certains ressemblent à de vieilles carrosseries rouillées dépourvues des conditions de sécurité les plus élémentaires: freins à main ou pneus en bon état. Salem, 36 ans, délivre les tickets à l'intérieur du bus : « Je me sens en danger à chaque fois que je prends la route et que j'accompagne des passagers. » Le chauffeur Imad s'énerve : « Il y a des bus vieux de 18 à 25 ans et qui sont toujours en fonction. Mais le seul responsable en cas d'acci-



1987

La date de création de la première ligne de métro el-Marg-Helwan, complétée en 1996 par une deuxième : Shoubra-Guizeh.

2,7 millions

C'est le nombre de voyageurs qui empruntent le métro chaque jour.

60

C'est le nombre total de stations du métro.

2022

C'est la date à laquelle devrait être achevée la troisième ligne de métro qui reliera Salah Salem, près de l'aéroport, à Imbaba. Elle devrait compter neuf stations et transporter jusqu'à 2,5 millions de voyageurs par jour.



LE BUS, UN GRAND BAZAR. Le réseau est tellement inorganisé qu'on n'est jamais sûr d'arriver à bon port. SERENELLA NOTARO

dent est le conducteur. C'est absurde vu l'état des bus ! » Ne sachant quelle ligne prendre, on se renseigne auprès du gardien qui nous indique l'endroit où attendre. Une heure et demie plus tard, le bus ne

pointe toujours pas le bout de son capot. Le manque d'informations complètes, même de la part des responsables des stations, est chose fréquente. Dernier recours : questionner les gens et recou-

per les informations. On aperçoit enfin une ligne de bus sur laquelle est indiqué Tahrir. Ce n'est pas celle que l'on cherchait mais on s'en contentera. Surprise ! Le bus est plutôt élégant, moderne

et il y a même des rideaux. Nous nous y installons confortablement. Il est 17 h 30. Nous repartons doucement vers la place Tahrir.

**MAHA LOTF JAMMOUL
ZAKARYA MOUKINE BILLA**



ANE CONTRE MOTEUR. Les charettes côtoient voitures, taxis et bus dans le centre de la mégapole. DELPHINE HOTUA

Le tramway existe toujours à Ramsès



A Ramsès, sur cette place pleine de vie, le tramway s'impose toujours comme le signe d'une époque brillante mais révolue. Il continue à transporter plus de mille voyageurs par jour, malgré ses cent ans et ses vitres cassées. Deux wagons et quatre trajets : Nazha, Abd el-Aziz, Mergani et Medinet Nasr. Il se gère manuellement. Deux personnes se relaient du matin au soir pour assurer l'ouverture et la fermeture des portes et mettre le tramway en marche, à l'aide d'un simple bâton en bois. C'est le moyen de transport le moins cher du Caire : un quart de livre seulement pour parcourir jusqu'à 5 km. Pourtant, certains n'hésitent pas à s'accrocher à l'arrière des wagons : question de pauvreté ou de style de vie ? En tout cas, à Ramsès, personne ne semble s'en offusquer.