

Claudine Piaton, Ezio Godoli et David Peyceré (dir.)

**Construire au-delà de la Méditerranée**  
L'apport des archives d'entreprises européennes (1860-1970)

Publications de l'Institut national d'histoire de l'art

---

## Les entreprises de construction européennes dans les villes du canal de Suez

*European construction companies in the towns along the Suez Canal*

**Claudine Piaton**

---

Éditeur : Publications de l'Institut national d'histoire de l'art, Honoré Clair, InVisu (CNRS-INHA)  
Lieu d'édition : Arles  
Année d'édition : 2012  
Date de mise en ligne : 2 mars 2021  
Collection : InVisu  
ISBN électronique : 9791097315009



<http://books.openedition.org>

**Édition imprimée**

Date de publication : 1 janvier 2012

**Référence électronique**

PIATON, Claudine. *Les entreprises de construction européennes dans les villes du canal de Suez* In : *Construire au-delà de la Méditerranée : L'apport des archives d'entreprises européennes (1860-1970)* [en ligne]. Arles : Publications de l'Institut national d'histoire de l'art, 2012 (généralisé le 10 mars 2021). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/inha/12419>>. ISBN : 9791097315009.

---

# Les entreprises de construction européennes dans les villes du canal de Suez

Claudine Piaton

Le fonds d'archives de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez, la société par actions fondée en 1858 par Ferdinand de Lesseps pour construire, entretenir et exploiter le futur canal destiné à unir les eaux de la Méditerranée à celles de la mer Rouge, compte parmi les plus riches fonds d'entreprises conservés en France.

Ce fonds privé, déposé en 1977 aux Archives nationales de France par l'Association du souvenir de Ferdinand de Lesseps et du canal de Suez, est conservé depuis 1995 aux Archives nationales du monde du travail à Roubaix<sup>159</sup>. Source principale de plusieurs travaux universitaires de référence sur l'histoire des techniques et l'histoire économique<sup>160</sup>, il reste encore peu exploité par les historiens de l'architecture. Le patrimoine bâti constitué par la Compagnie durant sa présence en Égypte (1859-1956) représente pourtant un cas d'étude exemplaire des modes de diffusion des modèles de l'architecture patronale européenne au sud de la Méditerranée aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles.

La Compagnie, qui n'avait pas vocation à construire autre chose que le canal et ses ports, fut très vite confrontée à la question du logement de ses employés. Le tracé du canal parcourait en effet des zones désertiques où il fallait créer de toutes pièces des campements destinés à abriter les hommes mais aussi à stocker et entretenir les machines utilisées sur le chantier. Après l'inauguration du canal en 1869, la compagnie dut se lancer dans de nouveaux programmes de construction destinés à pérenniser le séjour de ses services administratifs puis, tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, de ses nombreux employés européens expatriés (comptables, ingénieurs, pilotes et ouvriers spécialisés, etc.).

Si les plans des villes sont attribués aux ingénieurs de la Compagnie, celle-ci eut en revanche systématiquement recours aux services de « l'entrepreneur<sup>161</sup> » pour réaliser ses programmes de construction. De même, jusqu'en 1921, la Compagnie, qui ne disposait pas d'architecte au sein de ses bureaux, faisait appel à des architectes libéraux pour dessiner les projets, dont elle confiait ensuite le suivi à ses ingénieurs.

Ainsi, les archives de la Compagnie permettent d'appréhender diverses facettes du monde entrepreneurial en Égypte entre 1860 et 1950. Elles mettent d'une part en lumière le rôle de la Compagnie comme concepteur puis gestionnaire des villes : à l'instar des villes patronales françaises du XIX<sup>e</sup> siècle, Port-Saïd et Ismaïlia sont nées de l'entreprise qui en a établi le plan, défini le zonage, concédé les parcelles et administré l'espace public avant que le gouvernement égyptien, à partir de 1869, ne les réintègre dans le droit commun égyptien. Ces archives livrent d'autre part un abondant matériau qui documente les constructions (plans d'architectes, plans techniques, marchés de travaux, photographies) et fait émerger le vivier des entreprises européennes du bâtiment qui gravitait autour de la Compagnie : petites entreprises détentrices de brevets innovants, succursales égyptiennes de grandes entreprises européennes, petites entreprises traditionnelles dirigées par des Européens installés en Égypte<sup>162</sup>. Avant de s'intéresser plus particulièrement à ces entrepreneurs, il convient de rappeler brièvement le rôle de la Compagnie dans la conception du plan des villes.

## Les villes d'une entreprise

En 1861, les plans d'ensemble des premiers campements, établis le long du tracé du futur canal et régulièrement espacés du nord au sud, sont dessinés par les ingénieurs de la Compagnie, sous la direction de l'ingénieur des Ponts et Chaussées François-Philippe Voisin dit Voisin bey, qui fut le directeur général des travaux et agent supérieur de la Compagnie entre 1861 et 1870. Les deux principaux campements, qui abritaient chacun une division des travaux, seront à l'origine de deux des trois villes de l'isthme : Port-Saïd, située au débouché du canal dans la Méditerranée, et Ismaïlia, cette dernière étant implantée à mi-chemin entre Port-Saïd et Suez, le petit port sur la mer Rouge qui préexistait au canal.

Les plans empruntent au génie militaire le principe du tracé des camps en damier mais sans en conserver les enceintes.

Ismailia : plan général de la ville en 1903

Port-Saïd : premier projet de plan de la ville dressé par l'ingénieur Voisin en 1860



En revanche, à l'instar de ceux des *Company towns*<sup>163</sup>, ils opèrent une ségrégation entre les diverses communautés qui composent la main d'œuvre du canal. Sont ainsi juxtaposés les ateliers de dépôt et d'entretien des machines, les quartiers de logements des cadres et des ouvriers européens et d'équipements communautaires : cantines, dispensaires, etc., tandis qu'à l'écart se dresse le « village arabe » destiné à l'hébergement de la main-d'œuvre égyptienne.

Le premier plan d'Ismailia – ville située à mi-parcours du canal et destinée à devenir la capitale de l'isthme – est composé d'une série de modules carrés répétitifs (le carré grec, le carré européen, le carré arabe) qui peuvent selon les besoins de l'entreprise se déployer sans limite le long du canal d'eau douce<sup>164</sup> et d'un grand port dont le projet sera finalement abandonné. Ce plan est, selon Nathalie Montel, un « manifeste sans égal de l'application à l'échelle de l'ensemble d'une ville des logiques de l'ingénieur (français) du Second Empire<sup>165</sup> ». Moins connues car non mises



Anciens logements des ouvriers européens  
de la Compagnie de Suez, Port-Tawfiq,  
Suez (1922), Paul Albert arch., Almagià  
entr. (cliché A. du Boistesselin)



Anciens ateliers de la Compagnie de Suez,  
Port-Tawfiq, Suez (1930), Paul Albert arch.,  
Baume & Merpent entr.  
(cliché A. du Boistesselin)





Bureaux de la direction de la Compagnie  
de Suez, Ismaïlia (1863), Fréret et C<sup>ie</sup>  
entr. : vue de la véranda en bois



en œuvre sur le terrain, les premières esquisses du plan de Port-Saïd n'en sont pas moins représentatives d'un même état d'esprit : les ingénieurs projettent dès 1859 une ville en damier organisée autour du bassin du port qui, en tant que cœur de l'aménagement, sépare les quartiers européens des quartiers arabes<sup>166</sup>.

### Des entrepreneurs dans les villes

Entre le début du chantier et 1956, le profil des entrepreneurs (nationalités, aire géographique d'intervention, etc.) et leur mode de sélection évoluent : au choix des débuts de privilégier des entreprises françaises quelle que soit la commande, succède une plus grande différenciation du recrutement selon le type d'ouvrage à réaliser.

En 1858, en prévision de l'ouverture du chantier, la Compagnie lance les premiers appels d'offres pour la fourniture de « chalets ouvriers » auxquels une vingtaine d'entreprises, françaises pour la plupart, répondent. Certaines sont des fournisseurs de l'armée, telle l'entreprise Godillot qui, outre les chaussures des militaires auxquelles elle a donné son nom, fabrique des tentes. D'autres propositions sont plus

inattendues comme la construction de huttes en paillassons (« système Guillot breveté SGGG ») d'un certain Frédéric Latour installé à Clichy, celle de l'entreprise Stierlin et C<sup>ie</sup> qui présente des réalisations en papier feutre sablé, celles encore de l'entrepreneur Émile Revest spécialiste du carton bituminé pour toiture, ou de la British Caoutchouc Company, Beck et Peupin, spécialisée dans la mise en œuvre du caoutchouc<sup>167</sup>.

La Compagnie opte finalement pour les constructions en bois de l'entreprise Victor Fréret & C<sup>ie</sup> de Fécamp, car « il a été le seul qui a accepté de se charger à forfait du transport et du montage sur place [...], qu'il avait en outre une connaissance parfaite de l'Égypte où il faisait des fournitures de baraques [...], et qu'il était actionnaire de la Compagnie<sup>168</sup> ». Outre la fourniture des chalets qui seront installés le long de la plage de Port-Saïd et du chalet de Ferdinand de Lesseps à Ismaïlia, l'entreprise est chargée en 1863 de la fourniture et de la pose de l'imposante véranda orientalisante des bureaux de la direction à Ismaïlia. Les lettres échangées avec l'ingénieur de la Compagnie James Pouchet témoignent des difficultés rencontrées au quotidien pour la simple mise au point des détails techniques. La phase de chantier s'avère elle aussi difficile car l'entreprise française peine à dépêcher des ouvriers pour le montage des pièces préfabriquées.

Cette expérience explique peut-être l'abandon rapide des importations de logements préfabriqués : après l'ouverture du canal, la mise en œuvre se fait sur place avec des matériaux importés, comme le bois du Nord, la chaux du Teil, les tuiles et briques de Marseille, puis, de plus en plus, produits localement : briques de ciment, moellons de pierre, tuiles égyptiennes « Sornaga ».

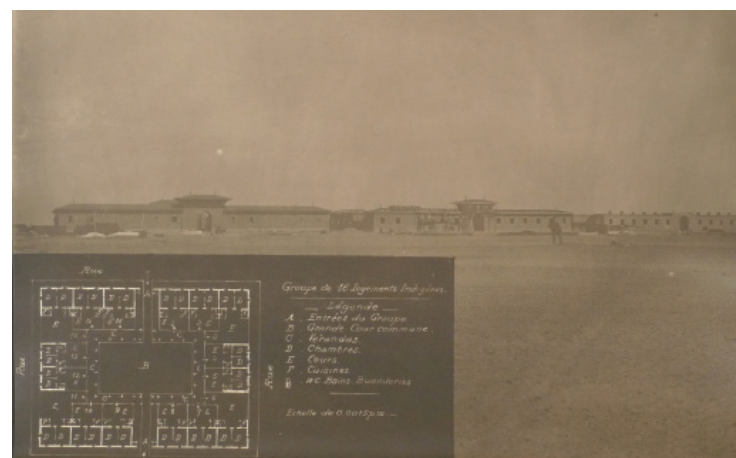
Dans le cas des chantiers de construction des logements et bâtiments du personnel engagés à partir des années 1900, le mode de passation des marchés laisse peu de place à l'innovation. Les marchés de travaux sont préparés par le bureau de la Compagnie (qui, le cas échéant, impose les matériaux, comme les moellons et caillasses produits dans ses propres carrières<sup>169</sup>) puis mis en adjudication restreinte, ou attribués

Villa double pour employés de la Compagnie de Suez, Port-Tawfiq, Suez (1906), agence Fabricius pacha arch. : façade

Groupe de 16 logements indigènes, Port-Fouad, Port-Saïd (1919), A. Bos entr. : plan et vue des constructions à la fin du chantier

Immeubles de 16 logements pour les employés de la Compagnie de Suez, Port-Saïd (vers 1919), Paul Albert arch., U. Griffoni entr. : vue des immeubles en construction

de gré à gré à une entreprise lorsqu'il s'agit d'un marché moins important, ce que s'attache à obtenir la Compagnie en échelonnant les opérations. Ainsi, le contrat revient souvent à l'entreprise locale concessionnaire des travaux d'entretien des bâtiments de la Compagnie, dont l'aire géographique d'intervention ne dépasse guère l'est du Delta. C'est le cas des entreprises J.W. Williamson puis Marino & Bevilacqua d'Ismaïlia<sup>170</sup> ou de l'entreprise R. Lomolino figlio et C<sup>o</sup> à Suez, qui est retenue sans adjudication pour un marché de 1911 parce que, écrit l'agent supérieur de la Compagnie, « nous estimons qu'à plusieurs points de vue il y a avantage à faire travailler nos entrepreneurs ordinaires qui connaissent bien nos méthodes, dont les ouvriers, parmi lesquels nous avons éliminé les moins bons, sont aujourd'hui les meilleurs du pays, et enfin parce que, travaillant constamment pour nous, ils ne cherchent pas à nous exploiter, car ils savent que dans ce cas la sanction serait la résiliation du contrat pour les réparations, que nous renouvelons au commencement de chaque année<sup>171</sup>. » Cette méfiance vis-à-vis des entreprises locales explique sans doute le peu de marchés confiés aux grands entrepreneurs de Port-Saïd de l'entre-deux-guerres, comme les Italiens Archimede Petraia et Spiro Scarpa et le Suisse Alberti, ou de Suez comme Ugo Roccheggiani, pourtant tous auteurs de très nombreux immeubles de rapports pour les particuliers et d'équipements pour le gouvernement égyptien ou les communautés étrangères<sup>172</sup>. Le marché de gré à gré est aussi utilisé pour réaliser des opérations très économiques liées à un procédé de construction spécifique. L'entreprise A. Bos (domiciliée à Dordrecht aux Pays-Bas) qui exploite les carrières de l'Attaka à Suez est ainsi choisie pour réaliser des logements pour ouvriers indigènes à Port-Fouad en 1919 grâce « au type intéressant en 3 groupes de 16 logements qu'elle a étudié », puis en 1931 à Suez car « elle a réduit encore le prix des 24 logements en adoptant un type économique de construction en béton maigre et poreux [qui] a été appliqué surtout aux Pays-Bas et en Belgique<sup>173</sup> ». Lorsqu'il y a mise en concurrence par adjudication restreinte, la Compagnie s'adresse de préférence à trois ou quatre entreprises européennes bien implantées en Égypte et

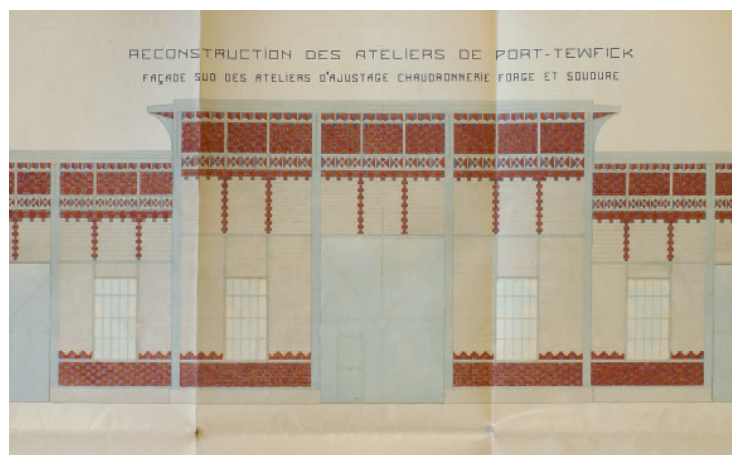


Ateliers de la Compagnie de Suez,  
Port-Tawfiq, Suez (1930), Paul Albert arch.,  
Baume & Merpent entr. : façade sud

qu'elle juge capables de tenir des délais très serrés. En 1907, pour la construction à Ismaïlia des villas dessinées en 1906 « par le personnel de l'architecte Fabricius pacha<sup>174</sup> », trois entreprises cairotés sont consultées : Garozzo et fils, Guérin, et MM. Padova et Rolin. Garozzo a construit le musée des Antiquités égyptiennes du Caire et, comme Padova et Rolin (qui deviendra Léon Rolin et C<sup>ie</sup>), il est l'un des concessionnaires du brevet de béton armé Hennebique en Égypte. Les entreprises installées à Alexandrie sont également présentes sur les gros marchés de logements : l'entrepreneur Fumaroli construit 50 logements pour ouvriers européens à Port-Saïd en 1912 puis est adjudicataire d'une opération de 60 logements en 1921. L'entreprise Lanari et Dessberg réalise 44 logements pour ouvriers indigènes en 1919<sup>175</sup> et répond à l'appel d'offres pour la construction de deux immeubles pour les pilotes du canal à Port-Saïd, auquel concourt aussi l'entreprise Léon Rolin et C<sup>ie</sup>. Le choix d'une grande entreprise ne met cependant pas à l'abri des malheurs. Ainsi à Suez, la construction en 1930 de l'atelier des eaux par l'entreprise Bertagnol et C<sup>ie</sup> (devenue Travaux du Midi)<sup>176</sup>, qui possédait une agence au Caire depuis 1927, se solde par un échec. Deux ans après sa construction, le bâtiment fissuré doit être consolidé. La Compagnie choisit alors d'attribuer le marché à l'entreprise grecque locale dirigée par Terzis et Stavropoulos, qui avait été écartée lors de la première adjudication<sup>177</sup>.

La réalisation des ouvrages d'art et des bâtiments industriels se démarque par une plus large ouverture sur le marché des entreprises internationales et le cas échéant sur l'innovation.

En 1869, le chantier du nouveau phare de Port-Saïd, destiné à remplacer celui en bois édifié sur la plage en 1859, est confié à l'entrepreneur François Coignet qui expérimente alors un nouveau procédé de construction en béton aggloméré mis au point à Saint-Denis dans la banlieue parisienne<sup>178</sup>. Les contacts entre la Compagnie et l'entrepreneur sont noués dès 1860<sup>179</sup> car la Compagnie (qui compte parmi ses fournisseurs d'allumettes l'entreprise lyonnaise de produits chimiques du père de François Coignet !)



s'intéresse particulièrement à ses brevets sur les blocs agglomérés. La première expérience de mise en œuvre du matériau en Égypte est réalisée en 1864 par Lavalley, l'un des entrepreneurs sous-traitant, chargé du percement du canal, dans sa propre maison à Port-Saïd<sup>180</sup>.

Si la technique est innovante, elle ne se traduit pas dans les formes architecturales. Le phare construit par Coignet est une copie du projet que Léonce Reynaud<sup>181</sup> a conçu vingt ans plus tôt pour la reconstruction du phare des Baleines (1849-1853) à la pointe de l'île de Ré : « Nous avons cru devoir adopter pour type le phare des Baleines qui réunit l'élégance à la solidité ; nous ne lui avons fait subir que des modifications insignifiantes : réduction d'épaisseur des maçonneries à l'intérieur de 0,20 m et suppression des consoles qui supportent les corniches. La réduction d'épaisseur est fondée sur la nature de la maçonnerie qui, composée d'anneaux monolithiques superposés, sans aucun joint, présente une homogénéité dans la masse que la maçonnerie ordinaire même de pierres de taille ne présente point<sup>182</sup>. »

Entre 1891 et 1894, l'entreprise, alors sous la direction d'Edmond Coignet et avec un nouveau brevet (maçonnerie et fer combinés), réalise la capitainerie de Port-Saïd (Charles Murette arch.) et les constructions associées, puis la résidence administrative de Port-Tawfiq (Suez), ainsi que des maisons d'employés le long du quai de Port-Tawfiq. Mais à cette date, le béton aggloméré fait déjà figure de technique



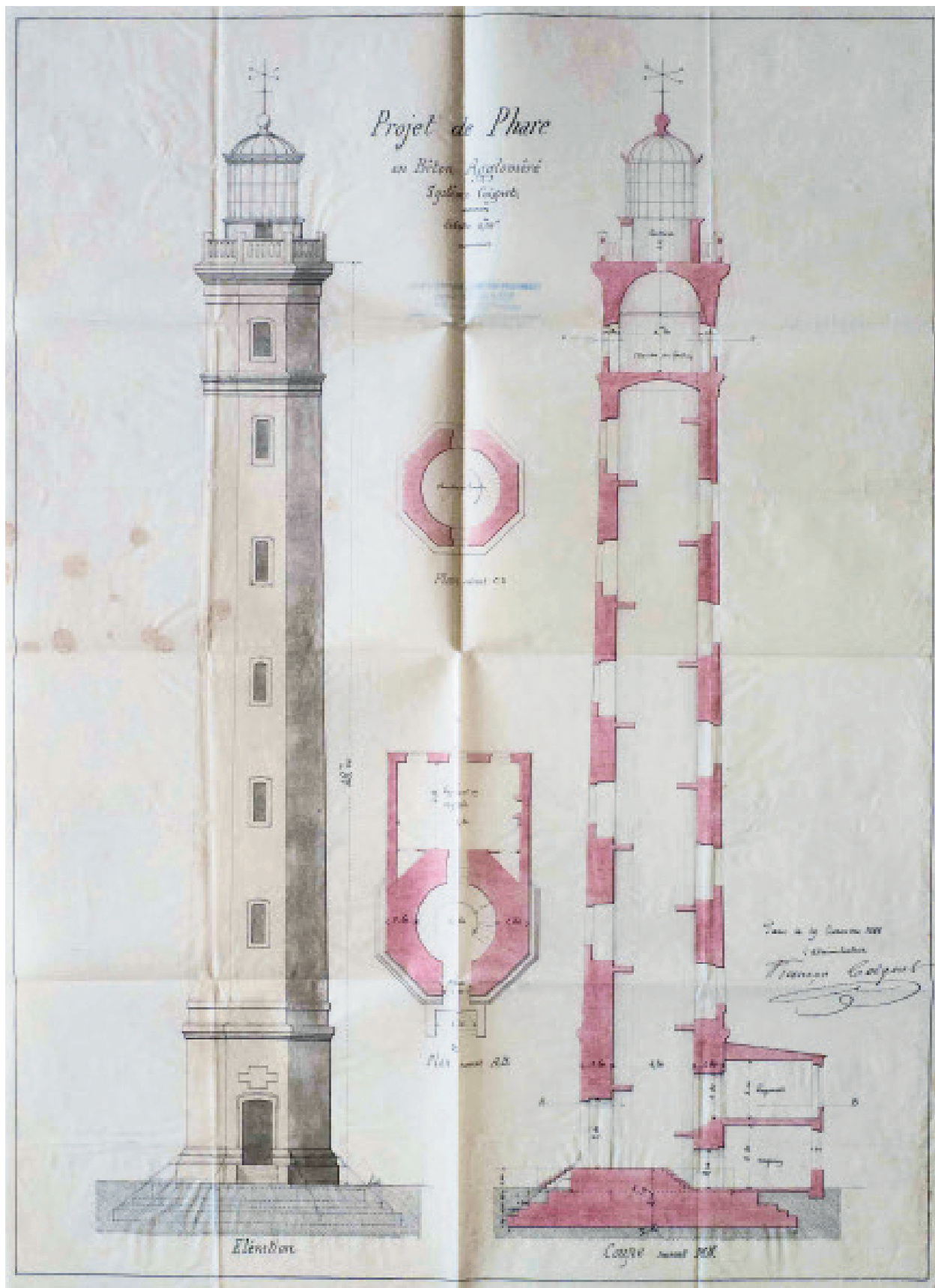
Bouée sphérique de balisage du canal,  
Port-Saïd (1905-1909), Baume & Marpent  
entr. : vue d'une bouée déposée  
sur un quai

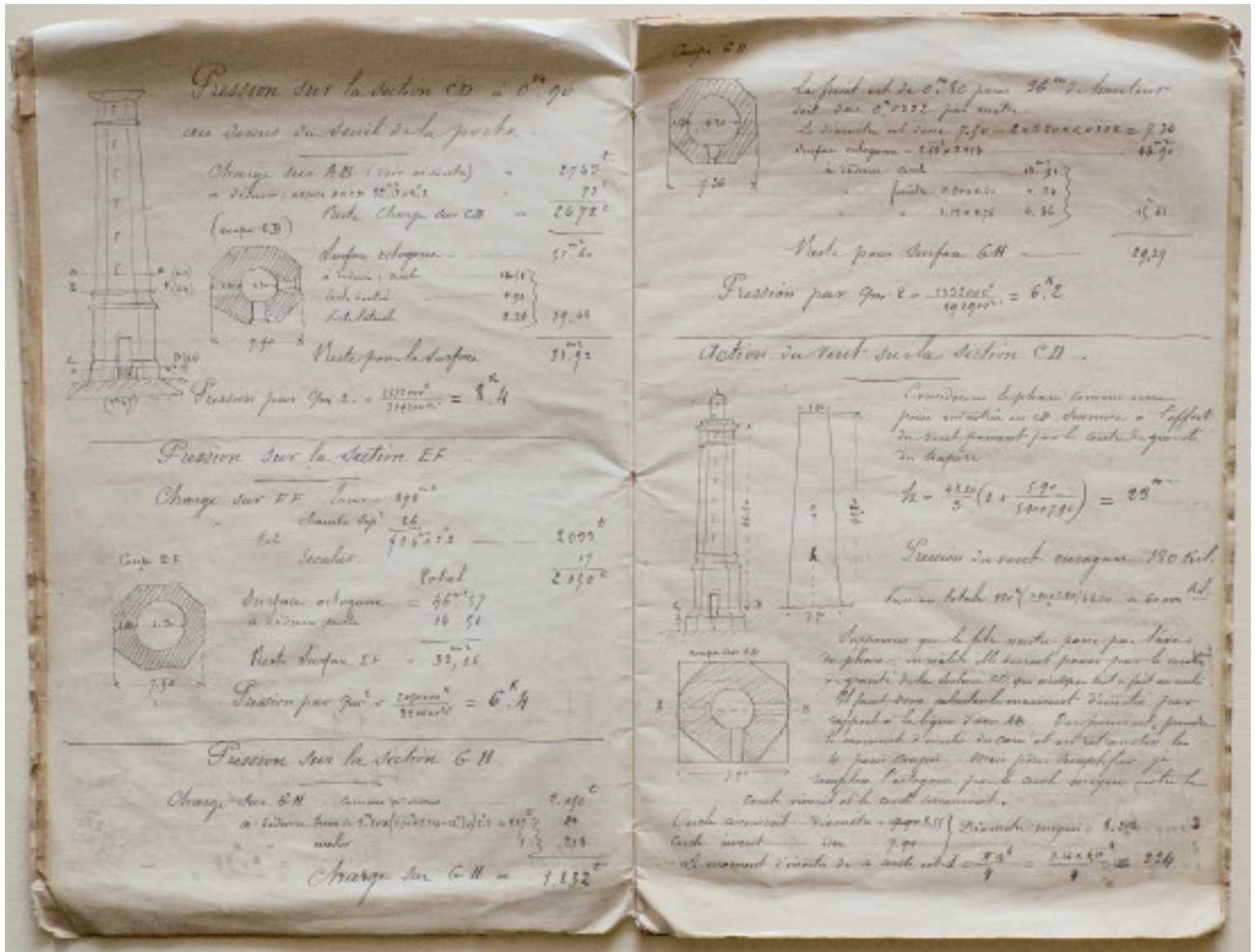


ancienne face aux nouveaux brevets développés en Europe autour du béton armé.

Concomitamment, la Compagnie fait fabriquer ses premiers ouvrages d'art métalliques par des ateliers européens, comme la passerelle destinée au canal des docks de la compagnie Bazin<sup>183</sup> sortie en 1876 des ateliers de l'entreprise Gustave Eiffel à Levallois-Perret<sup>184</sup>, ou les portes d'écluses et ponts du canal d'eau douce d'Ismaïlia, fournis en 1877 par l'entreprise d'Ernest Gouin et C<sup>ie</sup> (à l'origine de la Société de construction des Batignolles). En 1893, la Compagnie s'adresse à

l'entreprise belge Baume & Marpent, tout juste installée en Égypte, pour la fourniture des structures métalliques destinées à ses grands ouvrages. Elle lui passe commande de réservoirs pour l'usine des eaux de Port-Saïd puis, entre 1905 et 1909, de balises flottantes pour l'entrée du canal et de charpentes métalliques pour les hangars du bassin Cherif de Port-Saïd. À partir de 1913, et jusqu'en 1930, l'ensemble des structures métalliques des hangars, ateliers, garages et entrepôts de la Compagnie à Port-Fouad et Port Tawfiq, sont fabriquées dans les ateliers caiotes de Baume & Marpent<sup>185</sup>.







Ateliers de la Compagnie de Suez, Port-Fouad, Port-Saïd (1919), Paul Albert arch., Baume & Merpent entr. : vue de l'ossature métallique intérieure et des machines



En 1934, l'architecte de la Compagnie Paul Albert, en s'inspirant des projets de Port-Fouad et Port-Tawfiq, dessine les ateliers d'Ismaïlia. La société, Barthe-Dejean Fils, obtient le marché en tant qu'entrepreneur représentant la compagnie française Fives-Lille qui fournit la partie métallique. L'ingénieur en chef de la compagnie Paul Solente justifie le refus de l'offre plus avantageuse des Ateliers Atmeda au Caire car « la différence (de prix) étant insignifiante, j'ai estimé qu'il était préférable de ne pas faire l'expérience

de la construction métallique locale sur un bâtiment de cette importance<sup>186</sup> ». De même pour la construction de son usine des eaux de Suez en 1910, la Compagnie fait appel à l'entreprise cairote Léon Rolin et C<sup>ie</sup>, experte dans la mise en œuvre du béton armé, et associée à Henri Chabal, entrepreneur à Paris spécialisé dans la filtration des eaux, car l'ingénieur en chef Perrier estime qu'ils sont « les seuls entrepreneurs en état de mener rapidement les travaux en consentant les prix les plus avantageux<sup>187</sup> ».



### Les constructions de la Compagnie de Suez : entre innovation technique et conformisme architectural

Alors que le chantier du percement du canal (1859-1869) s'était caractérisé par une innovation technique largement portée par les entrepreneurs de travaux publics engagés par la Compagnie, les réalisations urbaines et architecturales conduites durant près d'un siècle s'inscrivent en revanche dans un relatif conformisme. Les logements pour ouvriers européens construits en maçonnerie traditionnelle dans les années 1920 sont ainsi largement inspirés des modèles patronaux français d'avant-guerre<sup>188</sup>, tandis que les logements destinés à la population indigène proposent un modèle d'organisation communautaire déjà expérimenté par la compagnie Empain à Héliopolis, dans la banlieue du Caire<sup>189</sup>. Les grands équipements comme les édifices de culte édifiés entre les deux guerres (Louis-Jean Hulot arch.) affichent un style néo-roman très conventionnel bien éloigné des expériences modernistes menées en Europe<sup>190</sup>. Le phare de Port-Saïd est alors l'unique construction qui, en expérimentant pour la première fois en 1869 une technique du béton à grande échelle, marque une véritable avancée technique. Sa forme est cependant héritée de modèles plus anciens. L'audacieux projet architectural de pavillon de chirurgie de l'hôpital d'Ismaïlia conçu par l'architecte américain Paul Nelson en collaboration avec Vladimir Bodiansky en 1934 n'est quant à lui pas réalisé car trop coûteux<sup>191</sup>. En s'appuyant sur les entreprises locales dont elle connaissait les compétences et les limites, la Compagnie cherchait avant tout à maîtriser la rentabilité de ses opérations de construction et, à défaut de porter des projets architecturaux d'avant-garde, donnait entièrement satisfaction à ses actionnaires. C'est d'ailleurs cette même approche pragmatique qui a guidé ses choix dans le domaine de l'urbanisme.



Kosseir : plan général des installations minières (vers 1939)

Chalet pour les prospections dans la vallée du Wadi Umm Semiuki (1930)

Mine du Gebel Duwy : section sur le banc de la concession 52

