



HAL
open science

Dubaï, utile ou futile ?

Marc Lavergne

► **To cite this version:**

Marc Lavergne. Dubaï, utile ou futile?. Hérodote - Revue de géographie et de géopolitique, 2009, Le Golfe et ses émirats, 133, pp.32-57. halshs-00375151

HAL Id: halshs-00375151

<https://shs.hal.science/halshs-00375151v1>

Submitted on 13 Apr 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NoDerivatives 4.0 International License

Dubaï, utile ou futile ?¹

Portrait d'une ville rêvée à l'heure de la crise

Marc Lavergne

Dubaï séduit, Dubaï fascine, Dubaï irrite. Et cela depuis vingt ans au moins. Dubaï est tournée en dérision, ou bien devient une icône de la mondialisation béate. Mais parler de Dubaï, c'est parler de soi, et de son rapport au monde, à ce monde qui oscille et vacille entre « clash des civilisations » et « fin de l'Histoire »². C'est oublier, sans doute, que le discours et le regard portés sur cette expérience sont d'abord subjectifs : le regard de l'Occidental n'est plus le seul, et n'est même plus celui qui fixe la norme, le bon goût et l'envie. C'est peut-être en cela d'abord que Dubaï nous perturbe en Occident : une quintessence d'occidentalisation en matière d'urbanisme, de prétention à l'efficacité et à la beauté, à un ordre « rationnel » de la post-modernité capitaliste inscrit dans l'espace, mais qui peut-être, déjà, confusément, nous ignore.

Dubaï est aussi l'eldorado des oubliés et des exclus de la mondialisation : des forêts africaines aux steppes d'Asie centrale, nombreux sont les pays enclavés, encerclés, sous embargo comme l'Iran, en proie à des régimes politiques ou à des systèmes économiques qui les étranglent, quand ce n'est pas à l'incompétence, à la corruption et au manque d'infrastructures modernes de transport et de communication. Pour eux, c'est de Dubaï que parviennent les biens de consommation, c'est par Dubaï que l'on accède au monde, alors que se ferment tous les autres réseaux, ceux des anciennes métropoles coloniales ou de l'ex-URSS et où l'Amérique hostile et honnie rejette dans les limbes les périphéries maléfiques de la planète. Dubaï est le supermarché des pauvres, individus mais aussi Etats, d'Asie et d'Afrique.

Dubaï vise désormais aussi à faire rêver les riches, et d'abord ceux de ces pays dits parfois émergents, lieux de phases de croissance parfois fortes mais instables, et où en tous cas les fruits de la croissance sont si mal partagés, souvent, qu'ils font naître des poignées de fortunes au milieu d'océans de misère. Les nouveaux riches cherchent un abri pour leur fortune, cherchent à se détendre et à s'amuser ; ils cherchent aussi à faire des affaires. Dubaï s'en charge, en fournissant non seulement des réponses à leurs besoins, mais aussi à leur soif d'accès à une sous-culture mondialisée.

Mais les classes moyennes émergentes du sous-continent indien et d'Extrême-Orient ont elles aussi intégré Dubaï dans leur perspective quotidienne : Dubaï est la porte d'accès à la *world culture* qui leur offre une échappatoire face à la chape des traditions nationales, Dubaï est offre d'emplois et de bons salaires, l'ascenseur social qui permet d'accéder à l'épargne, à la consommation et à l'investissement. Dubaï cherche en outre à devenir La Mecque de la *high tech*, et promeut une culture, un culte même de l'efficacité qui attire les jeunes ingénieurs de Bombay ou Bangalore, les cols blancs de Bangkok ou de Séoul, les infirmières de Madras ou de Manille.

L'éventail est donc large, mais il ne comprend, d'Occident, que quelques jeunes aventuriers qui veulent voir par eux-mêmes quelle place ils pourraient trouver dans le mythe. Tentatives parfois réussies, mais souvent vouées à l'échec par attachement à une culture où le travail et le

¹ Cet article reprend et met à jour une conférence donnée à Dubaï en juin 2007 devant la Convention annuelle des dirigeants du groupe Vinci, ainsi qu'une intervention lors du symposium « Economy of Fascination – Thematic Production of Postmodern Urban Landscapes », à Heidelberg, en novembre 2007, à l'invitation du Pr. Heiko Schmidt. Qu'ils trouvent ici mes remerciements pour l'occasion donnée d'exprimer en toute liberté les réflexions élaborées depuis une quinzaine d'années sur le développement de cette ville hors du commun.

² Lire à ce sujet Mike Davis : « Le stade Dubaï du capitalisme », Les Prairies ordinaires éd, 2007, inventaire détaillé du gigantisme et de l'extravagance dubayotes et critique véhémement de ce qu'il nomme faute de mieux à ce stade « l'hypermodernité » et « l'hypercapitalisme ». Lire également la fiche de lecture de ce livre par R. Stadnicki, sur Espacestemp.net/document3992.html ?

gain ne seraient pas l'essentiel. Du côté des entreprises, il est également surprenant de voir à quel point, même si l'on devient plus présent dans ce hub incontournable, on réfléchit peu au sens de cette réussite, à ce qu'elle signifie, et à ce qu'elle représente pour la « vieille Europe ». Il est vrai que la course aux contrats, la contrainte d'actionnaires spéculateurs, empêche cette mise à distance et cette réflexion à moyen terme. A Dubaï comme ailleurs, on surfe sur la vague, avec toujours l'appréhension d'être pris en défaut par la prochaine déferlante qui mettrait à bas tout l'édifice. On y glane des pétrodollars sans trop s'interroger sur le fait de savoir d'où ils viennent, quelle main les distribue et dans quel but.

Or cette main invisible, elle, est tendue vers l'avenir. A Dubaï, aujourd'hui, c'est déjà hier, on se projette à chaque instant à l'horizon 2020, voire 2050, comme si cet avenir était une réalité palpable, et qu'il ne resterait qu'à l'exécuter, après l'avoir imaginée et dessinée.

C'est à ce renversement des rôles que l'on mesure l'importance de ce qui se joue à Dubaï : les « émirs », emblématisés dans l'imaginaire occidental par Cheikh Mohamed, pensent et les entreprises occidentales exécutent.

Cet article est une tentative de soulever un coin du voile, et de fournir quelques éléments de réflexion, à défaut de réponses, face à la perplexité ou aux idées reçues qui sont de bon ton lorsque l'on évoque la « ville des superlatifs ». Pour cerner la question centrale, qui est : quel avenir pour Dubaï ?, trois angles ont été retenus : (1) en quoi Dubaï est-elle une ville d'un type nouveau ?, (2) est-elle une ville sans racines, sans identité propre ?, (3) est-elle le siège d'un véritable projet ou d'une utopie sans lendemain ?

La conclusion portera sur les chances de succès de l'entreprise, sur la durabilité du modèle de développement qu'elle incarne.

I – Un nouveau modèle urbain ?

- Une ville « mondiale » :

Tout d'abord, Dubaï est un kaléidoscope humain. Mais ce caractère de ville cosmopolite ne lui est pas propre, depuis les emporiums de la Méditerranée antique aux villes de ruées vers l'or, ou autres « villes libres » comme Tanger ou Dantzig, villes de commerce et de transit où s'échangent les marchandises et se rencontrent les hommes, de préférence sur des territoires confinés, préservés à l'écart des conflits, protégés par leur lagune, leur insularité et leur localisation sur des axes ou des carrefours où se neutralisent les grands empires. Mais ces villes ont toutes un socle de population installé plus anciennement, et qui se veut autochtone et détient les rênes du pouvoir. Socle auquel sont venus se greffer au fil des migrations et des aventures maritimes des nouveaux venus qui colorent la palette. Dubaï est différente, en ce que sa pyramide humaine repose sur la pointe, c'est-à-dire que la population autochtone ou reconnue comme telle ne représente que 5 % du total de sa population³. Et que cette appartenance nationale emporte des droits et un statut exorbitants du lot commun de l'immense majorité de la population. Sans doute en était-il de même dans l'Athènes antique, et la comparaison peut venir à l'esprit de la division de la population en citoyens, métèques et esclaves, que l'on pourrait identifier avec quelque justesse aux sujets de l'émir, aux travailleurs immigrés installés sur place, souvent en famille, et aux travailleurs sous contrat célibataires, véritable bétail humain voués aux tâches les plus pénibles et les moins bien payées, sans avenir sur place. Mais c'est dans ce clivage que réside la particularité de Dubaï,

³ La population totale de l'émirat est estimée officiellement à 1,478 million en 2007 (1, 083 en 2002), contre 1,493 pour Abou Dhabi. Mais la conurbation de Dubaï comprend également les villes de Sharjah et d'Ajman (dont les émirats, qui englobent d'autres localités éloignées, accueillent respectivement 882 000 et 224 000 habitants) : la population de l'ensemble urbain dubayote peut donc, sur la base de ces estimations, être située aux alentours de 2, 5 millions d'habitants, sur les 4, 5 millions d'habitants que compteraient les EAU. Source: Government of Dubai, Dept of Tourism and Commerce Marketing, Operations and Marketing Division.

qui en fait aussi sa modernité : le statut distingue de façon cruciale ceux qui ont le droit de résider sur place, et ceux, l'immense majorité, qui ne sont que tolérés, tant qu'ils peuvent y fournir leur force de travail et leurs compétences. De là une structure par genre très déséquilibrée, où l'on compte trois fois plus d'hommes que de femmes⁴, et une pyramide des âges tronquée, sans personnes âgées et avec bien peu d'enfants et encore moins d'adolescents. C'est en cela que Dubaï est unique, et se distingue radicalement, par exemple, de Hong Kong et Singapour avec qui on la compare souvent en termes d'activités et de dynamisme économiques. Certes, il faudrait nuancer le tableau en fonction des quartiers : le déséquilibre dans les secteurs habités ou fréquentés par la classe moyenne est moins marqué que dans les zones d'habitat périphériques ou au contraire des « vieux noyaux centraux » où se concentrent les travailleurs non qualifiés. Et de ce fait, le déséquilibre ne frappe pas nécessairement le visiteur, qui peut l'attribuer, fait d'ailleurs incontestable, à la réclusion des femmes hors de l'espace public. Mais dans tous les cas, ce qui unit tous les étrangers, « métèques » ou « esclaves », est la précarité du séjour : depuis aussi longtemps que l'on soit installé, aussi prospère que puisse être la situation financière, le séjour est à la merci d'une altercation avec un autochtone, ou même d'un simple caprice. L'expulsion et la spoliation des Palestiniens installés au Koweït parfois depuis plusieurs générations⁵, lors de la libération de l'émirat de l'occupation irakienne au printemps 1991, n'ont pas été oubliées.

Et au total, peut-on concevoir une ville, une cité, sans population stable et sans représentation équilibrée de toutes les classes d'âge et des deux sexes ? Une ville dont les occupants ne seraient que de passage et ne pourraient s'y investir sur la durée, a fortiori pour leur descendance ? Une ville dont les habitants se projettent, contraints et forcés pour beaucoup, dans un avenir et un ailleurs mentaux qu'ils ne connaissent pas et qui devient de plus en plus irréel au fil du temps ?

- Une ville d'affaires :

La fonction économique de la ville est primordiale, et pratiquement unique : Dubaï est depuis les origines une ville vouée aux affaires. Le pétrole qui jaillit au large ou qui se déverse des caisses de l'émirat voisin d'Abou Dhabi est invisible, et même nié, bien qu'il irrigue encore et toujours, de façon sous-jacente, l'activité de la ville. En revanche, ce qui frappe, c'est l'omniprésence du commerce, depuis les formes les plus humbles et les plus anciennes, jusqu'aux modes les plus sophistiqués, depuis les échanges des produits de grande consommation chargés sur les boutres de la contrebande maritime, jusqu'aux biens les plus immatériels qui se négocient d'un clic au Dubaï Stock Exchange. A Dubaï, des souks aux gratte-ciel, l'argent est l'obsession de tous. Même les touristes qui viennent par millions visiter l'émirat sont mûs par l'appât du gain : la fascination et l'attraction des *duty free* l'emporte sur celui de la mer, du ciel bleu, des dunes et des parcs d'attraction, qui ne servent que de décor et de facteurs incitatifs à la dépense. Ainsi du Ski Dome, qui n'a été conçu que comme un appendice et un argument de vente supplémentaire pour le Mall of the Emirates. De même pour les parcours de golf, qui ne servent qu'à attirer et retenir les hommes d'affaires et les cadres d'entreprise du monde entier. Certes, on peut évoquer la diversification économique, qui a conduit l'émirat de son rôle de pôle mondial de réexportation à celui de puissance industrielle et touristique, pour aborder maintenant celui de pôle d'attraction mondial des salons, des conférences, des événements sportifs et de rencontre et de résidence de la jet set et des nouveaux riches de la planète, et peut-être aussi celui des nouvelles technologies de la communication, de l'information, de la science et de la recherche... Mais

⁴ 357 000 femmes et 1 121 000 hommes, selon les mêmes estimations officielles pour 2007. Ce ratio est bien moins déséquilibré dans les autres émirats de la Fédération (301 000 et 581 000 à Sharjah, par exemple).

⁵ La « nakba » de 1948 a coïncidé avec le début de l'exploitation pétrolière dans cet émirat encore contrôlé par les Britanniques, et la main d'œuvre palestinienne, bien formée, y avait trouvé un havre bienvenu.

derrière cette diversité, le maître mot reste celui de l'argent, celui que l'on gagne, celui que l'on investit, celui que l'on dépense aussi, dans un tourbillon qui évacue tout autre intérêt et toute autre valeur. Dubaï est un laboratoire du modèle capitaliste, avec les limites et la stérilité que constituent l'absence de la vie intellectuelle et artistique, de la gratuité des actes et de leurs motivations, et donc l'absence de lien social et de gestation d'une société liée par des valeurs partagées ou débattues en commun. Sans parler de l'évacuation des contradictions sociales, qui ne sont résolues que par la domination absolue de ceux qui détiennent l'épée de Damoclès du droit au séjour.

- Une ville champignon :

Il y a 50 ans décédait Cheikh Saïd, l'émir qui avait décidé que l'émirat encore sous tutelle britannique, devait se donner les moyens de subsister et de se développer en creusant un port en eaux profondes à l'entrée de la Crique : Port Rachid allait être l'étape indispensable vers le hub de jebel Ali, à 30 km au sud de la ville, et donnait à la fois le coup d'envoi et la direction des grands travaux qui allaient faire de cette bourgade des sables une icône de la mondialisation économique d'aujourd'hui.

Il a 40 ans, jaillissait l'or noir au large des côtes. Production modeste au regard de celle d'Abou Dhabi, mais qui allait donner à l'émirat, avec le quadruplement soudain des cours du brut en octobre 1973, deux ans après l'indépendance donnée par les Britanniques dans le cadre de la fédération des EAU, les moyens de son développement autonome. Dès cette date, la ville s'est orientée vers une croissance à la fois horizontale et verticale, jalonnée par des étapes symboliques. Mais ce qui est frappant dans cette croissance vertigineuse, c'est à la fois le côté volontariste et visionnaire, et le côté programmé, qui fait de cette entreprise l'opposé d'une ville champignon : cette ville du pétrole n'est pas comparable ou réductible en cela aux villes de la ruée vers l'or, villes du café ou du caoutchouc surgies soudainement, de façon flamboyante, de la jungle ou des glaces pour retomber, sinon à la poussière, du moins à des destins plus conventionnels, comme Manaus et son fameux opéra... C'est pour cela que derrière une apparence ou une réputation de futilité, de ville des loisirs qu'elle se donne, Dubaï est une ville pensée et exécutée de manière réfléchie, selon un plan stratégique, sans que la succession des dirigeants ne se fit sentir autrement que par des inflexions qui paraissent relever moins du fait du prince que des exigences du temps. La ville, dont la gestion a été confiée à la Municipalité, organisme technique chargé du bon fonctionnement des infrastructures et des services urbains, a tout d'abord porté l'effort sur son accessibilité : aéroport à l'intérieur des terres, mais à proximité du centre-ville, et port en eau profonde de Jebel Ali, aux limites sud du territoire émirien. S'agissait-il de répondre aux contraintes du terrain, de s'éloigner de la ville pour développer des industries lourdes et accueillir un trafic transocéanique ? ou de se rapprocher d'Abou Dhabi, fournisseur possible de clientèle et de flux ? Quoi qu'il en soit, c'est le long de cet axe côtier nord-sud que la ville va se développer. Des axes autoroutiers apparemment surdimensionnés, comme l'autoroute Cheikh Zayed, puis son pendant plus à l'intérieur, l'autoroute des Emirats, comptent dès le départ six voies dans chaque sens : la rapidité et la sécurité de la circulation sont indispensables pour l'efficacité du modèle, et le transfert rapide des marchandises et des hommes d'affaires entre l'aéroport et le jebel Ali. Mais ce développement n'a rien de linéaire, il est orchestré en fonction de grands projets qui s'emboîtent les uns dans les autres et reconfigurent en permanence la structure urbaine. La première phase a été l'aménagement des bords de la crique, avec une *skyline* marquant l'entrée dans une modernité avant-gardiste : les immeubles de la Bank of Dubai ou d'Ittisalal en font encore foi aujourd'hui. Les limites du désert étaient alors marquées, jusqu'aux années 90, par le World Trade Center, à l'orée de l'autoroute menant à Abou Dhabi, devenue aujourd'hui la Cheikh Zayed Road.

Des quartiers résidentiels s'étendent vers le sud, comme Jumeirah, profitant de la ligne de côte et de la relative fraîcheur apportée par la brise de mer, tandis que vers l'intérieur, autour de l'aéroport, se créent des zones industrielles comme Rusais et les quartiers d'habitation ouvriers. La vieille ville est elle-même intégrée dans le projet urbain, avec un désenclavement par des ponts et des tunnels sous la crique, et la transformation des souks de manière à en faire des lieux d'attraction pour touristes et assurer une liaison facile avec les quais de chargement des boutres, eux-mêmes modernisés pour l'intensification de la contrebande en direction de l'Iran islamique après 1979, et répondre aux besoins créés par la guerre Iran-Irak (1980-1988). Dès ces premiers temps, l'esthétique et la propreté urbaine sont des préoccupations majeures, intégrées dans le plan de promotion de la ville : des parcs récréatifs et de verdure sont créés, des terrains de golf, destinés non pas tant aux touristes que la ville commence à démarcher, mais aux hommes d'affaires étrangers qu'ils s'agit d'attirer et de fidéliser. Et une muséification modeste du centre-ville se met en place pour sauvegarder les quelques bâtiments et quartiers du début du XX^e siècle : fort Khalidi, Shindagha et ses tours à vent...

- Une ville en chantier : le rendez-vous des « Tower Cranes »

C'est sur ces fondations des années 90 que la ville actuelle prend un nouvel essor, en changeant à la fois d'échelle et de nature. La construction du Burj el-Arab en constitue le coup d'envoi : l'édification de cet hôtel sur une île artificielle à quelques brasses de la côte, est conçue comme un symbole à divers titres : par son architecture, c'est une icône, qui doit représenter Dubaï comme la Tour Eiffel symbolise Paris : un dessin simple, aisé à identifier et à mémoriser. Le thème de la voile marque la revendication par Dubaï d'origines maritimes qui marquent en même temps ses ambitions actuelles ; la localisation en un lieu isolé au sud de la ville marque les ambitions de la croissance et la volonté à terme de rejoindre les deux pôles que sont la ville initiale au nord et le jebel Ali au sud. Et l'implantation sur une île artificielle marque la volonté de conquérir les espaces maritimes pour en faire une ville amphibie, une Venise des temps nouveaux. Peu importe donc que sa construction ait été un gouffre financier, et que son statut de seul six étoiles du monde ne lui garantisse pas, loin de là, une rentabilité : comme les golfs décriés en leur temps pour le « gaspillage d'eau » qu'ils entraînaient, le Burj el Arab a bien rempli le rôle qui lui était assigné, et sa rentabilité pour la réputation de l'émirat valait bien la dépense⁶...

Le décès en 1990 de Cheikh Rachid correspond au séisme de la fin de l'empire soviétique, et l'entrée brutale dans la mondialisation. Une nouvelle génération arrive aux affaires, autour de Cheikh Mohamed. Derrière la gestion bonhomme de Cheikh Maktoum, celui-ci s'emploie avec son cabinet de jeunes technocrates à dessiner les voies de l'avenir. Les services de Dubaï sont en effet sollicités par de nouveaux clients, depuis l'Europe de l'Est jusqu'à l'Asie centrale ; mais même les relations avec l'Inde et la Chine changent de nature, l'Asie devenant un pôle alternatif à l'Occident, avec des taux de croissance et une ouverture que ne vient pas interrompre la crise asiatique de 1998. Une nouvelle clientèle apparaît, en quête de nouveaux services : les nouveaux riches des pays émergents des cinq continents sont en quête d'abris pour leur fortune, de créneaux porteurs et de placements spéculatifs, mais aussi de lieux de détente et d'amusement.

Dubaï devient un gigantesque chantier : au large émergent les nouvelles icônes de la ville, les Palm islands qui symbolisent cette fois la dimension bédouine, sans doute, de l'identité

⁶ Aujourd'hui, ses 321 mètres de haut sont largement dépassés, son implantation insulaire paraît bien timide au milieu de la pléthore d'îles artificielles qui l'entourent, et son utilisation comme logo, par exemple sur les plaques d'immatriculation, a été bridée par l'assimilation d'esprits tordus du mât et des haubans à une croix, mais le Burj el-Arab reste le monument le plus visité de Dubaï.

nationale, the World, qui représente la déconnection de la ville de son environnement culturel pour en faire un lieu ouvert à tous, à tous ceux qui en ont les moyens en tous cas, d'être elle-même la reproduction en miniature de la planète des milliardaires, en quête d'un lieu désincarné, comme l'est leur sous-culture mondialisée. Sur terre, tout l'espace compris entre les rives de la crique et le jebel Ali est intégré dans un vaste projet d'urbanisation diversifié : ici la mer pénètre la terre, par des canaux et des lacs, qui démarquent quartiers résidentiels de luxe, parcs d'amusement et centres d'affaires. Un univers idéal pour une clientèle désireuse de se retirer du monde et de ses contraintes, une cité hors du temps d'où toutefois, il serait possible de gérer ses affaires à distance ou sur place, avec des concepts d'intégration des circuits industriels et commerciaux et de rapprochement des logements du personnel, des lieux de production et de commercialisation des marchandises et des services⁷.

Dubaï rassemble donc, dit-on près du quart des « Tower cranes », ces grues qui permettent d'édifier des gratte-ciel, en activité sur la planète. C'est une véritable forêt de tours qui s'élèvent à une cadence inouïe, puisque les chantiers tournent 24 heures sur 24 : tours d'hôtels et de résidences de luxe de la Marina, tours du nouveau centre-ville autour du Burj Dubai qui sera avec ses 800 mètres, pour un temps, la plus haute tour du monde, tours enfin de la Business Bay. Mais les excavations vont aussi bon train, avec le creusement des canaux et des lacs, dont les remblais servent à édifier des collines, sans oublier le creusement du métro qui doit aider à résorber ce qui est devenu le handicap majeur de la croissance de Dubaï : la ville a été brutalement rattrapée par la congestion urbaine, surprise par une croissance de la circulation qu'elle n'avait elle-même, pour la première fois, pas anticipé.

II – Une ville sans racines ?

- *Une situation stratégique ou périlleuse ?*

La situation de Dubaï sur la mappemonde est-elle pour quelque chose dans l'essor de la ville ? Ou bien est-elle au contraire un handicap pour sa « durabilité », dans la mesure où Dubaï serait tributaire des aléas de la situation géostratégique régionale ou internationale ? Cette question doit être envisagée à différentes échelles, dont chacune a joué un rôle relatif différent au cours de l'histoire récente de la ville.

Dubaï s'est d'abord imposée face à ses voisins⁸ : en 1902, c'est elle qui accueillit les marchands iraniens de la rive nord du Golfe qui fuyaient l'instauration de taxes d'importation par le pouvoir central ; avantage décisif face à ses voisines de Sharjah, et plus au nord, de Ras el-Khaimah. Et c'est pour satisfaire aux besoins de cette communauté marchande que Dubaï décida d'aménager et de recréer le chenal d'accès de la Crique, alors que celles de Sharjah, initialement plus développée, s'ensablaient. Dès l'origine donc, Dubaï dispose d'un débouché, et même d'un commanditaire, le marché iranien, avec un milieu d'affaires « clés en mains ». Les vicissitudes de la situation politique et économique de l'Iran, entre rigidité du pouvoir central et embargos étrangers, assurent encore aujourd'hui le socle marchand de la ville. Mais ce rôle aurait pu être accaparé avec plus de légitimité et de compétence dans les premiers temps par d'autres ports de la rive sud, de Koweït à Ras el-Khaimah en passant par Bahreïn... Avec le développement des relations commerciales ensuite vers l'Inde et l'océan Indien, en particulier la contrebande de l'or, base des grandes fortunes marchandes actuelles, la position de Dubaï à l'entrée du Golfe est devenu un avantage décisif sur des ports plus éloignés du détroit d'Ormuz. D'autant qu'à la différence de la Bassorah de Haroun al-Rachid et de

⁷ La liste des projets en cours ou envisagés demande une mise à jour constante, à travers différents sites Internet. Voir par exemple AME Info « 4 billion in new projects since Dubai Property Law », 10/04/06

⁸ Cette dimension historique est relatée dans différents travaux de Frauke Heard-Bey, témoin privilégié des mutations des EAU depuis 40ans. Voir en français « Les Emirats Arabes Unis », Karthala.

Sindbad, la Mésopotamie n'est plus la voie de passage des caravanes prenant le relais de navires au long cours venant de Chine ou des Indes. A l'heure des transports aériens naissants, l'or débarquait à Dubai par les avions des Imperial Airways avant d'être transbordé sur les boutres à voile. C'est cette position qui a permis à Dubaï de devenir une station service majeure pour les tankers, avec sa cale de radoub, puis un hub de rang mondial avec son port en eau profonde de Jebel Ali, pôle de redistribution pour les porte-conteneurs transcontinentaux. Avantage rapidement contesté par le port de Salalah, situé directement sur la mer d'Oman. Mais ce gain de quelques heures de navigation et de sécurité face au passage toujours menacé par le point névralgique qu'est le détroit d'Ormuz, demeure relatif. Jebel Ali dispose d'autres avantages essentiels, comme la connection rapide avec un aéroport qui s'affirme comme l'un des pôles du transport aérien mondial, et la rapidité de traitement des cargaisons à conditionner ou à réexpédier par les voies terrestres et maritimes jusqu'à leur destination finale. Mais le prodigieux succès de Jebel Ali n'a pas fait oublier aux dirigeants dubaiotes la compétition qui se joue au niveau mondial pour attirer le flux des transports maritimes. Et c'est sans doute cette conscience de la fragilité de l'avantage acquis par Jebel Ali qui les conduit à mettre en œuvre une stratégie mondiale d'acquisition de concessions de gestion de ports, forts de leur expérience acquise et de la notoriété de leur succès. Cette stratégie est l'un des nouveaux visages de l'entreprise Dubaï, exportant désormais savoir-faire et image sur les cinq continents, à travers Dubaï Port World⁹.

- *Une ville nécessaire au niveau régional ou mondial ?*

La question qui se pose ici est de savoir si et dans quelle mesure l'essor de Dubaï est dû à des facteurs endogènes ou à un besoin d'acteurs externes, et s'inscrit dans des stratégies globales déterminées par le fonctionnement de l'économie-monde. Certes, dès le XIX^e siècle, la compétition pour le contrôle du Golfe entre les Puissances impériales, puis entre la puissance britannique victorieuse et l'empire maritime local des Qawasim, a inscrit la région dans des enjeux géostratégiques, entre le sous-continent indien, l'Afrique de l'Est et l'Europe, par-delà le Cap de Bonne Espérance ou le Levant. Dubaï, dès cette époque, a fait l'objet d'un choix par la puissance impériale britannique, à la fois pour des raisons géographiques et politiques : Dubaï était un relais sur la route des Indes, et un point d'appui pour pénétrer les marchés de la région, en particulier la Perse, la vallée de l'Indus et l'Afghanistan.

Le relais pris par les Etats-Unis dans la protection des ressources pétrolières du Golfe, à partir de 1971 et de l'indépendance de ces Etats, inscrit la croissance de Dubaï dans une autre nécessité : la protection américaine stabilise la région, sécurise les investissements et crée des besoins (station service du Golfe) dont l'implantation est arbitrée en faveur d'une ville neuve, de préférence aux cités peuplées de citoyens conscients, et souvent hostiles à la fois aux dynasties imposées et à la tutelle occidentale (Bahreïn ou Koweït), dès la guerre froide mais surtout après la révolution islamique en Iran en 1979.

L'existence de lieux comme Dubaï répond à la nécessité, dans un système mondial étroitement régulé et surveillé, aux besoins des entreprises les plus respectées de disposer de zones d'ombre permettant des transactions d'autant plus rentables qu'elles sont illégales, de paradis fiscaux échappant au contrôle de leur Etats d'origine ou de la communauté internationale, voire de leurs propres actionnaires.

L'intérêt de l'existence de Dubaï est en ce sens à la fois financier et stratégique, puisque la place permet à des acteurs souverains (comme l'Irak ou l'Iran sous embargo) et

⁹ Sur la stratégie d'implantation mondiale de DPW, voir par exemple TTU : « Offensive émiratie aux Etats-Unis », 16/03/06 ; Afrik.com : « Port de Dakar : Dubai Ports World dame le pion à Bolloré », 8/10/07/. Mais DPW, tout comme la compagnie Emirates, n'est qu'un instrument de cette stratégie globale. Voir « Dubai à l'assaut du continent noir », Lettre de l'Océan Indien, 11 février 2006

parasouverains (comme Al-Qaïda) de rester connecté au système-monde, pour le plus grand bénéfice de la place, mais aussi des fournisseurs de produits interdits et des entreprises financières qui y blanchissent des fonds d'origine incertaine.

Ainsi du besoin des mafias russes comme des mollahs iraniens et des organisations criminelles cherchant à recycler l'argent tiré de l'accès au pouvoir d'Etat, mais aussi du trafic de drogue, d'armes, y compris de destruction massive, de la prostitution. Besoin à la fois d'une lessiveuse branchée sur le système économique mondial, et d'un lieu de placement et d'investissement. Dubaï ne fait pas que recycler cet argent dans le système financier mondial, comme le Liechtenstein ou les îles Cayman : elle l'investit sur place, en particulier dans l'immobilier de luxe, en offrant la perspective de rendements hors du commun et d'une discrétion salubre.

Dubaï joue donc un jeu subtil entre d'une part, les demandes des organismes internationaux de chasse aux fonds criminels ou terroristes, comme le GAFI, ses propres intérêts et ceux des acteurs comme les multinationales occidentales, dont les filiales locales assurent l'articulation avec une économie souterraine peu avouable. Et ce jeu est l'objet d'une négociation permanente avec des Etats occidentaux sensibles aux intérêts de leurs propres entreprises, et qui savent donc, derrière leur discours alarmiste sur la «war on terror», faire la part de leurs intérêts et admettre la nécessité de l'opacité dubaiyote.

Mais à ce besoin externe d'un point d'appui et d'un centre de redistribution régional correspond une demande émanant des économies et des sociétés de la région. Celles-ci, sous-équipées, ou bridées par des pouvoirs dirigistes, ne peuvent satisfaire directement leurs besoins de biens de consommation ou de production. C'est ainsi que, profitant des difficultés temporaires ou structurelles des économies dans un rayon qui est allé s'élargissant progressivement, Dubaï est devenu le 3^e centre mondial de réexportation. D'abord vers l'Iran, qui constitue toujours l'assise de cette activité, avec l'implantation des maisons de commerce iraniennes, délocalisées. Curieusement, Dubaï est à la fois la Suisse et le Hong Kong de l'Iran : refuge pour les capitaux des mollahs au pouvoir, et point de départ de la contrebande maritime qui permet à l'Iran de fonctionner en dépit des embargos et des rigidités internes. Mais Dubaï est devenu le centre d'approvisionnement d'un large cercle qui s'étend d'Istanbul à Madras et d'Almaty à Dakar. Aujourd'hui, ce rôle s'est étendu à l'échelle de la planète, comme le montrent le réseau tissé par sa compagnie aérienne, Emirates, depuis sa création en 1986, et la carte des liaisons de fret maritimes du port de jebel Ali. La localisation de Dubaï au cœur d'un arc de crise incurvé du Proche-Orient au Cachemire lui assure en outre un fonds de clientèle de la part de pays ou d'économies enclavées, sous embargo ou ruinées par les guerres. Sur le continent africain, Dubaï demeure également le seul centre possible d'approvisionnement en produits manufacturés, à des conditions financières et logistiques adaptées à la simplicité et à l'informalité des systèmes économiques : d'où la floraison des « souks Dubaï » d'Addis-Abeba à Constantine, où Dubaï bénéficie de la fermeture de l'accès à l'espace Schengen des commerçants à la valise du Sud de la Méditerranée.

Du point de vue de la population autochtone de l'émirat, on peut cependant se demander si le besoin de Dubaï est aussi fort et aussi unanime que sur le reste de la planète et du côté des usagers. Certes, la caste dirigeante a fait le choix de la croissance à tout va, soutenue par les milieux commerçants d'origine iranienne¹⁰. L'avenir de Dubaï est dessiné par un groupe très restreint de conseillers du prince, nouveaux technocrates issus des grandes familles de l'émirat et ayant effectué leurs études de *business and management* dans les meilleures écoles de Grande-Bretagne et des Etats-Unis. Ils ont largement remplacé les conseillers britanniques de naguère, qui n'interviennent plus aujourd'hui que comme prestataires sélectionnés sur appels d'offres et qui n'ont pas de part à la décision stratégique.

¹⁰ Pour une première approche, voir les sites Internet de ces conglomérats locaux, comme par exemple Al-Futtaim, fondé dans les années 30, ou Al-Naboodah, né à Deira en 1958.

Mais la masse de la population autochtone est sans doute plus mitigée : d'une part elle n'est pas consultée dans les affaires de la tribu devenue Cité, ou du moins son rôle est divers en fonction de sa place dans les structures matrimoniales et claniques. Pour elle, l'émirat est avant tout à un Etat providence : ses besoins matériels sont couverts par la rente pétrolière, et elle n'a de ce fait pas voix au chapitre. Peut-être aurait-elle souhaité s'en arrêter là : le tourbillon dans lequel elle est embarquée est source de fierté, d'animation permanente, d'accès au monde. Mais il se paie en termes de stress, de difficultés d'adaptation, de ruptures des valeurs de la société, des difficultés à se retrouver dans l'entre soi familial, à maintenir les liens essentiels dans une masse étrangère. La jeunesse est profondément perturbée et ses troubles psychiques sont de plus en plus difficiles à masquer, à travers ses comportements déviants dus, comme ailleurs dans le Golfe, au manque de cohésion familiale, au manque de repères historiques et culturels, voire même à la perte de l'usage de la langue maternelle, remplacée par un sabir inculqué par les nourrices venues du Sri Lanka ou des Philippines, et pratiqué par une population pour plus de moitié originaire du sous-continent indien.

- *Le « génie du lieu » : héritages bédouins ou tradition marchande ?*

Derrière les apparences, Dubaï n'est cependant pas une construction dépourvue de racines, un produit né d'une localisation et d'une conjoncture, fût-elle durable comme la manne pétrolière. On peut reconnaître, au fil des années, un « génie du lieu » à l'œuvre. Concept difficile à manier, certes, mais qui réfère ici à des qualités héritées des groupes humains qui ont fait la ville : les qualités reconnues traditionnellement aux bédouins d'Arabie, et généralement aux nomades en milieu désertique, sont l'endurance, la ténacité, l'adaptabilité à des situations mouvantes, le sens des opportunités qui sont la clé de la survie. Ces qualités reconnues d'Ibn Khaldoun à Thesiger se sont mariées ici avec celles, en apparence antinomiques, des commerçants venus de la rive nord, ces Iraniens de langue arabe intégrés depuis des siècles dans le vaste empire perse. Ceux-ci ont apporté aux bédouins maîtres des lieux leurs compétences techniques, leurs réseaux d'outre-mer, et la possibilité de basculer, avec la bénédiction britannique, des pérégrinations ancestrales des pistes chamelières en direction de l'Oman, du Hadramaout ou du Nedjd, vers les spéculations maritimes à plus long rayon d'action, de la pêche perlière à la contrebande de l'or. Comme la cité invisible d'Italo Calvino, Dubaï est ville de sable et d'eau, entre mer et désert, mais elle conduit son aventure maritime avec les mêmes traits que son héritage nomade : ouverture d'esprit, goût de l'aventure et du risque, avec un sens du concret et de l'intérêt matériel qui la prémunit contre l'esprit de système et les alignements idéologiques ou nationalistes stériles ou dangereux.

- *Un carrefour de migrants ou la genèse d'une société ?*

Pour l'immense majorité de ses habitants, Dubaï n'est qu'un lieu d'opportunité. Mais l'appât du gain qui y draine main d'œuvre et consommateurs ne suffit pas à assurer un caractère durable à cette entreprise. Les autochtones eux-mêmes n'y sont pas enracinés : néo citadins eux-mêmes, ils n'ont pas conçu cette ville qui ne leur est pas destinée au premier chef. D'autre part, noyés dans la masse, ils s'investissent ailleurs : soit dans des résidences en retrait de la ville, soit à l'étranger : les mois d'été, la ville, comme toutes ses homologues du Golfe, est désertée par ceux qui en ont les moyens au profit de villégiatures lointaines. On a pu mesurer l'ampleur de ce phénomène et ses conséquences, lors de l'invasion du Koweït par l'armée irakienne, le 2 août 1990 - une date qui, au cœur de l'été, ne devait sans doute rien au hasard... Le traumatisme de cette invasion est toujours présent dans les monarchies du Golfe, partagé par les tuteurs américains, et sans doute par une majorité d'habitants immigrés. Pour atténuer l'attrait que le reste du monde peut exercer sur les Dubaïotes, les autorités ont

entrepris de faire en sorte que le monde vînt à eux, sans qu'ils eussent besoin de se déplacer. Du moins est-ce un effet induit du développement récent de Dubaï, qui s'adresse désormais aussi bien à une clientèle locale qu'aux étrangers, et vise à faire de Dubaï un point focal d'activités et d'événements de retentissement mondial.

Mais les autorités, sans doute fortement conseillées par leurs tuteurs occidentaux, ont pris récemment conscience de la nécessité, bon gré mal gré, d'élargir la base sociale de leur pouvoir et d'asseoir leur légitimité sur autre chose que la détention de la rente pétrolière¹¹. Pourquoi se contenter d'attirer une clientèle venue de loin, alors que la population résidente dispose parfois d'un haut pouvoir d'achat et en tous cas d'une épargne, jusqu'ici investie au pays natal, et que cet argent pourrait être investi sur place ? Cela n'assurerait-il pas la fidélisation de cette population au projet économique et au pouvoir politique en place ? Ce changement d'approche du « mal nécessaire » qu'est le recours à l'immigration assurerait également à Dubaï la pérennisation du bénéfice de savoir-faire et d'expérience introuvables sur place. Mais comment assurer sans danger le passage du statut de mercenaire à une « citoyenneté » *sui generis* ?

Il est évidemment hors de question d'accorder des droits politiques ne serait-ce qu'à une partie de la population immigrée. La population autochtone n'en jouit d'ailleurs pas elle-même, ce qui ne l'empêcherait pas de s'opposer farouchement à tout alignement d'une partie des immigrés sur ses privilèges. En attendant l'instauration d'un système de représentation de type consultatif, promis depuis quelques années, elle dispose en effet de ce que l'on pourrait appeler des droits civiques, qui sont en fait une discrimination positive en matière d'allocations de ressources et en matière juridique. Dans ces domaines, la loi ou à tout le moins la pratique disposent une ségrégation nette entre les autochtones, qui ont accès aux subsides et à la protection aveugle des autorités, en particulier dans leurs rapports avec les étrangers, et ces derniers, soumis à la précarité et à l'arbitraire, souvent dépourvus de recours tant auprès du système juridique local que de leur pays d'origine.

Le gouvernement de Dubaï a adopté une approche prudente, mais qui pourrait se révéler lourde de conséquences face à cette situation : il a accordé un droit d'accès au marché immobilier aux non-résidents en 2001, droit complété par la Dubaï Property Law du 12 mars 2006. Il s'agit d'une mesure d'opportunité, qui visait à relancer le marché de l'immobilier qui stagnait depuis six mois, et l'on peut imaginer que les grands groupes de la place ont pesé dans la balance. La clientèle visée est certes internationale, mais aussi la classe moyenne ou aisée installée sur place, originaire en majorité du sous-continent indien. Mais les autorités ne peuvent avoir ignoré, ce faisant, que les acquéreurs de biens immobiliers devaient recevoir l'assurance de pouvoir accéder à leur bien, donc que cet achat impliquait un droit d'entrée sur le territoire, et un droit de séjour et de résidence. Le boom immobilier sur lequel Dubaï souhaite asseoir sa prospérité future entraîne donc des conséquences radicales en matière juridique et sociale. Les étrangers disposant d'une stabilité d'implantation, d'une possibilité de pérennisation de leur séjour et de transmission à leur descendance ne se plieront plus à l'infériorité statutaire qui est leur lot aujourd'hui, et la menace de l'expulsion levée, ils revendiqueront certainement la levée des tutelles injustifiées, comme la kafala en cours de démantèlement, ou la fin de l'arbitraire policier et judiciaire à leur rencontre.

Bien plus, à défaut de devenir des citoyens, ils seront des citoyens, et s'exprimeront sur les choix urbanistiques, sur la gestion et l'aménagement urbain, au titre d'habitants et de propriétaires soucieux de la rentabilité de leur investissement. Rien de nouveau dans le fait que des résidents s'expriment de façon souvent virulente contre le fonctionnement des services municipaux, les embarras du trafic ou le manque de civilité des conducteurs. La blogosphère est un espace bien plus animé encore que les pages « courriers des lecteurs » de

¹¹ ML : Tribal Leadership, Global Citizenship : Dubai's paradox, Saqi Books

la presse : s'y expriment les oppositions parfois violentes entre résidents et autochtones, les rancœurs contre l'injustice, la colère contre la dépravation des mœurs, les abus impunis, etc. mais il y a là un espace de dialogue où se forgent et s'expriment en toute liberté des consciences citoyennes, mûries par l'ouverture au monde de tous les intervenants.

A terme, une nouvelle génération de Dubaïotes devrait ainsi émerger : citoyens d'une ville en devenir, issus d'horizons planétaires, dont on peut se demander quel ciment les unira, quelle culture, quelles langues, au-delà de l'intérêt financier qui a fait venir et rester leurs parents ...Dubai se dote aujourd'hui, de manière systématique et volontariste comme toujours, d'équipements et d'activités culturelles et d'enseignement supérieur : l'idée de départ est certes purement économique, et vise à une rentabilité en termes financiers ou d'image. Mais dans des projets comme Heritage Village, où une place est réservée aux activités artistiques, la question est posée de savoir si ce sont ces activités qui vont se trouver soumises à la loi du marché, si elles ne sont que de simples faire valoir de projets immobiliers, ou si elles vont élargir et diversifier le spectre de la société dubaïote et influencer sa vision et ses projets. Donc de savoir si Dubai demeurera un simple centre d'affaires certes utile dans les circonstances actuelles, mais étroitement soumis aux aléas économiques ou politiques internes et externes, ou si elle évoluera vers un nouveau modèle urbain, auquel la densité et la diversité humaine donneront une durabilité qui lui fait encore défaut.

III – Un projet ou une utopie ?

- *Le saut dans l'inconnu : le pari de Cheikh Mohamed*

L'économie de Dubai a été fondée, après le marasme de la crise perlière, puis de la 2^e guerre mondiale, sur l'activité de réexportation, dont Dubai est devenue le 3^e pôle mondial, après Hong Kong et Singapour. A cette activité s'est greffé un développement industriel destiné pour l'essentiel à ajouter une plus value aux produits importés avant réexportation ou de plus en plus pour satisfaire une demande intérieure en pleine croissance.

Parallèlement est née une industrie touristique, initialement à partir de l'offre de produits détaxés dans les zones franches comme la DAFZ, et des services demandés par la clientèle des petits commerçants « à la valise », puis des touristes occidentaux écartés dans les années 90 des plages turques et des sites archéologiques égyptiens par le danger terroriste, et attirés par la promotion, centrée sur les atouts commerciaux, mais aussi balnéaires et exotiques, créés de toutes pièces, de cette destination nouvelle.

Depuis le début des années 90, l'économie de Dubai s'est engagée dans une voie nouvelle. Il lui faut en effet maintenir la distance avec les concurrents de la région tentés d'imiter son modèle et diversifier ses activités pour échapper aussi vite que possible à la dépendance des revenus pétroliers. Ceux-ci proviennent en effet de ressources locales qui s'épuisent, et de versements du Trésor d'Abou Dhabi, dont le coût politique est élevé et périlleux pour la poursuite de la démarche autonome de Dubai au sein de la fédération des EAU. Ces relais de croissance sont recherchés dans des activités de plus en plus sophistiquées, à haute valeur ajoutée et faible demande de main d'œuvre, celle-ci hautement qualifiée. Il s'agit désormais de conférer à Dubai une attractivité mondiale, avec une image de cité tournée résolument vers l'avenir, et à la pointe de l'innovation dans les domaines techniques, financiers et de la communication. Activités largement immatérielles, exigeant peu de matière première, peu d'énergie et peu de main d'œuvre non qualifiée, ce qui répond au souci de réduire la part de la main d'œuvre importée dans la population. C'est ainsi qu'ont été ouverts successivement le Dubai Stock Exchange en 2000, une Media City en 2001, une Internet City, une Health City, qui ont connu un succès impressionnant (la Media City accueille par exemple 850 entreprises représentant tous les grands médias de la planète, tandis que les chaînes satellitaires TV de

Dubaï ont réussi à se faire une place aux côtés d'Al-Jazira du Qatar, lancée dès 1996. On peut toutefois se poser la question de savoir si la créativité, atout majeur de l'économie post-industrielle, peut se satisfaire d'un terreau culturel et social encore squelettique en termes de liberté individuelle, d'esprit critique, de fantaisie : rappelons-nous que la Silicon Valley et la grande aventure technologique de la Toile a germé dans des esprits rebelles, animés d'un idéal de fraternité universelle, et tournant le dos à toute considération de gain financier à l'origine. On est bien loin de cette disposition à Dubaï et dans la région environnante...

L'autre question étant de savoir si les grands groupes installés dans ces « Cities » comptent y développer des activités de recherche-développement ou simplement de sous-traitance, ou de bureaux régionaux dépourvus de toute autonomie et de toute valeur ajoutée authentiquement locale.

- *L'économie de la fascination : la culture de l'événement*¹²

Dubaï se place ainsi délibérément dans une compétition mondiale, où il est indispensable, pour survivre, de faire la course en tête. Son succès ne peut provenir que de la nouveauté, de l'originalité de ses propositions. Il s'agit à la fois de faire oublier un contexte régional pesant et incertain, la fragilité de son support humain et, nonobstant ce que j'ai dit plus haut, l'incertitude de ses ressorts financiers et stratégiques. Dubaï repose donc de plus en plus, pour son essor, non pas tant sur sa capacité à répondre à des besoins réels, mais à susciter sans cesse de nouvelles demandes, de nouveaux besoins, auprès d'une clientèle émergente issue des économies régionales, de Moscou à Pékin en passant par Bombay et à entretenir en permanence une agitation médiatique autour de sa différence, de sa superlativité. Comme le cycliste qui ne peut s'arrêter de pédaler sous peine de tomber, Dubaï a choisi une voie de développement qui ne peut fonctionner qu'en attirant sans cesse de nouveaux clients, qu'en inventant de nouveaux projets susceptibles de captiver une clientèle blasée, et objet de convoitises multiples et concurrentes. Cette culture de la démesure, qui laisse souvent pantois les observateurs et les analystes financiers, bien loin d'être le signe d'une fantaisie ruineuse d'enfants gâtés, s'impose donc comme une nécessité.

Dubaï a donc entrepris de se munir systématiquement des attraits d'une ville qui vise à détrôner New York comme centre du monde dans un horizon proche. L'aéroport, qui doit être déplacé au sud de la ville pour accueillir 14 millions de passagers en 2014, n'est qu'un moyen de la centralité revendiquée. Ensuite, les infrastructures et les services, tels que les parcs d'attraction, les universités, les salles de spectacle, les équipements sportifs, dont la ville manquait jusqu'à présent, viennent compléter le dispositif commercial, industriel et financier par les infrastructures de loisir, de culture et de sport.

La dimension « loisirs » est nettement privilégiée, avec une approche qui, sans présenter aucune relation avec la culture originelle, disons arabo-musulmane mâtinée d'influences indiennes, africaines et persanes, de la région, est tout de même révélatrice d'une orientation culturelle : plus précisément une *world culture* enfantine, transposée de l'univers de Walt Disney mais destinée à un public adulte. Les classes moyennes émergentes des pays du Sud, nanties de revenus grâce à leurs compétences techniques, nouveaux venus à l'économie des loisirs, qu'ils abordent en tournant le dos à leurs valeurs et à leur culture héritée, en faveur d'une sous-culture infantilissante importée des Etats-Unis.

Ces infrastructures sont le théâtre d'événements au retentissement mondial, qui visent à les promouvoir pour les remplir, certes, mais tout autant à faire de la ville un lieu « où il se passe toujours quelque chose ». Le calendrier annuel des manifestations de rang mondial est impressionnant par son intensité et sa diversité : Dubaï met tout en œuvre pour accueillir les

¹² Voir la comparaison originale et féconde de H. Schmidt : « Economy of Fascination : Dubai and Las Vegas as examples of themed urban landscapes », *Erdkunde*, vol. 60, 2006, pages 346-361.

championnats les plus prestigieux, les plus grandes stars dans des domaines aussi variés que la course automobile, le tennis ou l'opéra. Elle organise de plus ses propres salons, ses propres expositions qui visent à atteindre au haut niveau mondial. Certains sont destinés au grand public, comme le Dubai Shopping Festival qui met la ville en ébullition chaque année durant un mois ; d'autres sont des rendez-vous incontournables dans leur domaine, comme le salon de l'aéronautique militaire, ou le Milipol... Mais même la mode et le cinéma ont désormais leurs rendez-vous et leurs trophées largement financés par la famille princière.

Dubai vit ainsi à un rythme haletant, et se transforme en ville-événement, qui fait vivre des secteurs variés, dynamiques, en prise avec l'actualité mondiale des milieux d'affaires et des people. Une ville jeune, vibrante, pétrie de *world culture*. Celle-ci vient tempérer, voire occulter, le fond de culture indienne de la majorité de sa population. Plus exactement, la culture indienne de Bollywood vient s'y nourrir de *world culture* et lui apporter sa touche sur le mode des *Buddha bars*.

- *High Tech ou Disney World? : business et futilité*

Dubai se positionne désormais sur deux pôles de croissance, d'un côté la haute technologie, et de l'autre le développement d'un parc résidentiel de grand luxe et de loisirs inédits. Le dénominateur commun de ces pôles est la quête de la première place à l'échelle mondiale, et l'idée que ces deux secteurs se complètent l'un l'autre, et que leur attraction s'entraîne mutuellement. On peut en effet dénoter des convergences entre l'architecture futuriste, audacieuse et éprise de liberté, des tours destinées à abriter bureaux et appartements des cadres et des ingénieurs de la *high tech*, et les parcs à thèmes consacrés à la conquête de l'espace par exemple. Les activités de loisirs envisagées sont d'ailleurs toutes marquées du sceau de la technologie et du futurisme, tandis que ceux-ci sont omniprésents dans les ateliers de conception des jeux vidéo et des studios de cinéma...

On peut cependant se demander si le mélange des genres ne risque pas d'être préjudiciable aux deux : la Silicon Valley n'est pas Las Vegas et derrière les effets d'image, la clientèle des parcs à thèmes et des résidences de Palm island, qu'elle appartienne à la classe moyenne ou aux nouveaux riches des pays émergents, venue approcher les *people* de la *jet set*, ne risque-t-elle pas de brouiller l'image que Dubai veut se donner de pépinière de génies de l'informatique et d'austères entreprises de biotechnologie ?

Plus inquiétant, l'ascendant pris par le futile, le tape à l'œil pour gogos et la débauche financière provocante étalée par une industrie du loisir et du farniente portée au paroxysme peut paraître irresponsable au cœur d'une région livrée aux pires tourments. Il n'est pas sûr que le parapluie américain soit une protection efficace contre les tentations de détruire cette nouvelle Babylone aux rivages de l'Empire.

Dubai n'a cure de ces menaces, et persiste dans ses rêves grandioses, ravie de l'envie qu'elle suscite. Elle jette ses défis à la face du monde, sans se soucier de ses voisins les plus proches et néglige les liens qui la lient encore à eux, par leur clientèle, leur main d'œuvre et leurs placements. Il est pourtant des règles du jeu qu'il est dangereux d'ignorer, et l'hypocrisie des gouvernements comme des groupes hostiles qui voient leur intérêt dans l'existence d'un havre discret ou d'un espace où le principe de réalité l'emporte sur les rigueurs idéologiques, tout comme la tolérance des populations fascinées et frustrées à la fois, ont leurs limites qu'il serait imprudent de franchir.

IV - Crises de croissance ou dangers mortels ?



L'hyperbole de rigueur lorsque l'on évoque l'ascension de Dubaï masque de moins en moins ses effets induits et ses coûts. Ceux-ci sont d'ordre varié, voire disparate. On a déjà évoqué plus haut les problèmes culturels et politiques liés à l'identité et au statut des habitants.

Dubaï, une économie fondée sur l'esclavage ?

Plus crucialement, se pose – et a été posée récemment par les médias occidentaux – la question du coût humain en ce qui concerne les travailleurs sous contrat, c'est-à-dire le bas de l'échelle sociale de Dubaï : ces soutiers de l'économie, recrutés dans les campagnes du sous-continent indien, et de plus en plus en Chine, vivent un véritable enfer sur place. Leur recrutement se fait souvent sur la base d'une tromperie quant aux conditions salariales, aux conditions de logement, de travail et de transport. Ils se trouvent livrés à un véritable esclavage, survivant dans des conditions inhumaines dans l'espoir souvent vain d'envoyer un pécule à leur famille. Les progrès économiques des pays d'origine, l'Inde en particulier, couplé avec la dépréciation de la monnaie locale, le dirham émirien, lié au dollar, rendent l'émigration vers le Golfe moins indispensable et moins rentable. Face à des conditions de vie inacceptables, un mouvement sans précédent a conduit en octobre 2007 des milliers d'ouvriers à braver les autorités et la menace d'expulsion en déclenchant des grèves largement suivies dans le secteur du bâtiment¹. Les accidents du travail, les suicides sont légion, sans que cela n'ait ému ni les employeurs, ni les autorités. Il a fallu une campagne de presse récente pour que les autorités contraignent quelques employeurs indéliques à régler à leurs employés des arriérés de salaire de parfois plusieurs années. Sur ce point, deux remarques :

- 1) Tout d'abord, l'émoi des médias s'il est louable, n'en est pas moins suspect sinon dans son intention, du moins dans ses effets. L'indignation de l'opinion occidentale ne reposerait-elle pas en partie sur un fond de racisme ou un manque de relativité ? La révolution industrielle s'est aussi faite dans des conditions effroyables, sur laquelle on jette un voile rétrospectif, et on accorde peu de place dans les mêmes médias aux conditions de travail dans d'autres régions du monde, voire même en France aujourd'hui, dans des ateliers ou sur des chantiers pas si clandestins que ça... On peut y voir un moyen de s'acheter une bonne conscience à bon compte, alors que nous bénéficions tous dans notre vie quotidienne de la surexploitation chez eux également de travailleurs du sous-continent indien ou de Chine... Mais il y a peut-être aussi un fond d'envie et de racisme mêlés à devoir admettre les réalisations d'un modeste émirat pétrolier, et un soulagement à trouver une explication peu reluisante à son succès.
- 2) Cela dit, la question se pose de savoir si cette surexploitation de la main d'œuvre la plus vulnérable est la condition de la réussite de Dubaï ? ou si l'évolution vers un respect de normes sociables minimales, internationalement reconnues, n'aurait pas des effets positifs pour l'équilibre humain et même pour la santé économique de l'émirat ?

C'est ce que semblent penser un nombre croissant d'entrepreneurs locaux, qui souhaitent que soit mis fin au système protecteur de la *kafala*, ce sponsorship qui met le travailleur immigré à la merci de son employeur et assure à celui-ci une rente indue, sorte de rente pétrolière indirecte que le Prince accorde à ses sujets, sur le compte de l'employé immigré... Cette abolition récemment acquise de la *kafala* est une des conditions de l'adhésion à l'OMC, et de l'ouverture des économies du Golfe aux flux de main d'œuvre qu'appelle la mondialisation. Et il est possible que les promoteurs de l'entreprise Dubaï soient prêts à relever le défi de la compétitivité, avec des salaires et des conditions de vie décentes pour leurs employés.



Il est ainsi frappant de constater avec quel embarras et quelle rapidité les autorités ont réagi, face aux grèves et aux émeutes de mars 2006 et octobre-novembre 2007¹⁴. La répression a été on ne peut plus mesurée, compte tenu des moyens disponibles : expulsion de quelques leaders improvisés des ouvriers grévistes, essentiellement¹⁵. Car les échos dans le monde entier, à travers la presse, mais aussi la blogosphère, étaient de nature à ternir la réputation de Dubaï, et à ruiner tous les efforts de promotion entrepris à grands frais pour attirer les investisseurs dans les rêves immobiliers de l'archipel World ou dans les Palm Islands. On perçoit là à quel point le modèle de développement choisi par Dubaï repose sur son image, sur cette actualité au cœur de laquelle elle s'efforce d'être présente en permanence, et de manière toujours positive. La question sociale est de ce point de vue vitale pour les dirigeants, et le coût à payer pour obtenir la paix sociale est de peu de conséquence par rapport à ces enjeux.

- *Les ratages de la gestion urbaine*

Dubaï, ville-champignon, n'est pas, on l'a dit, une ville spontanée. Elle a, longtemps réussi à anticiper sa propre croissance, en termes en particulier de moyens de transport et de logement. Mais elle a fini par être débordée, et la Municipalité, organe technique aux commandes de l'aménagement urbain, s'est laissé surprendre par la croissance économique, le boom démographique et la demande de transport ; ou bien peut-être l'idéologie ultra-libérale a-t-elle conduit à différer les investissements publics nécessaires pour assurer la fluidité de la circulation urbaine, en ne pensant qu'en termes de circulation automobile. Dubaï est aujourd'hui une ville congestionnée, avec des embouteillages, en particulier au passage des ponts sur la Crique, qui freinent l'activité économique et mettent à mal l'image d'efficacité et de rapidité qui a fait la fortune de la ville. Les multiples chantiers en cours ne facilitent pas cette fluidité, en dépit des autoroutes urbaines à six voies dans chaque sens qui relient les différents quartiers en parallèle au littoral. La construction du métro avance vite certes, avec une première mise en service prévue pour septembre 2009, mais on peut se demander s'il suffira à absorber la demande : ses usagers seront ceux qui aujourd'hui, pour beaucoup utilisent les transports en commun. Ici plus qu'ailleurs, la voiture est un objet culte, un symbole de réussite sociale, et les conditions climatiques font que le recours aux transports en commun qui imposent de quitter sa bulle climatisée rebutera une bonne partie des automobilistes...

- *Crise du logement, migrations pendulaires et extension urbaine*

La ville est parallèlement confrontée à une crise aigue du logement. Ce phénomène peut paraître surprenant si l'on considère que des dizaines de tours sont construites, demeurent vides ou sont en cours de construction, toutes acquises sur plan avant que la première pierre n'en soit posée, et que près du tiers du PIB provient du secteur immobilier. Le problème est que Dubaï a fait la part belle à l'immobilier de luxe, qui sert souvent de placement refuge ou spéculatif, compte tenu du boom de la demande. Les deux tiers des logements sont ainsi inoccupés, car destinés à la revente. De ce fait, l'immobilier nécessaire à la demande des classes moyennes, des nouveaux cadres de l'industrie ou des services, des employés de l'Etat et des entreprises, moins rentable, a été négligé. Le logement étant inabordable à Dubaï en dépit de l'extension prodigieuse de la ville, ce sont les émirats voisins qui font désormais office de banlieues-dortoirs : c'est le cas certes de Sharjah et d'Ajman, aspirées dans le

A Daily Dose of Architecture : Dubai Strike », archidose.blogspot.com, 23/3/06, rapporte la grève des 2500 ouvriers de la firme Naboodah employés sur le site du Burj Dubai
« Dubai Strike Threatens Building Boom », AP, 28/10/07 ; « Fuming in Dubai », blog.hakmao.com, 2/11/07 ;

tourbillon dubaïote, qui attire à la fois leur population et les immigrés qui s'y installent : d'un point de vue fonctionnel, évoquer Dubaï sans prendre en compte la conurbation que constituent les trois villes est dépassé. On doit même aller plus loin et considérer que la dynamique engendrée par Dubaï s'est communiquée à tous les émirats du Nord, aujourd'hui engagés dans des projets de développement multiformes : agriculture et industrie à Ras el-Khaimah, activités portuaires à Khor Fakkan, développement touristique sur la côte du golfe d'Oman et tout le long du littoral, sans compter les migrations pendulaires quotidiennes, d'employés originaires de ces émirats vers le marché de l'emploi de l'aire dubaïote. L'engorgement de Dubaï et de ses accès est donc le résultat non seulement de la croissance in situ, mais de l'absence de politique raisonnée du logement, à proximité des zones d'emploi.

Dubaï, un modèle de développement écologique ?

Soucieuse d'attirer une clientèle mondiale, Dubaï ne peut pas faire l'impasse sur une image de ville respectueuse de l'environnement. Toujours en quête d'idées originales, elle fait grand cas de résultats honorables dans ce domaine. Certes, on peut créditer la ville d'avoir résolu les problèmes de gestion des déchets, d'évacuation et de traitement des eaux usées, dans un environnement très fragile. La propreté des espaces publics est maintenue par une armée de balayeurs parcourant les trottoirs et les bordures d'autoroutes, de jour comme de nuit, à l'affût du moindre mégot.

Il n'empêche que la consommation d'énergie y est dévorante, et la pollution atmosphérique en croissance exponentielle, en rapport avec le nombre d'automobiles en particulier, même si les vents dispersent l'air vicié au dessus de l'environnement désertique ou marin. Le procès fait aux villes du Golfe à ce sujet doit être pondéré, comme pour le cas de la situation faite aux travailleurs, pour prendre en compte les gaspillages dont les pays industrialisés se sont rendus et se rendent toujours coupables avec le modèle de consommation qu'ils ont inventé. Et les habitants de ces pays sont fondés à se demander si derrière les inquiétudes et les condamnations dont ils sont l'objet, ne se cacherait pas une nostalgie de l'époque où les Occidentaux étaient les seuls à ponctionner les ressources non renouvelables de la planète.

Plus que les atteintes faites au niveau global par la croissance des villes du Golfe, ce sont les dégradations faites à leur environnement même qui inquiètent. Les perturbations au milieu marin et côtier causées par la construction d'extensions urbaines insulaires ou péninsulaires, et la durcification linéaire du littoral, entraînent la disparition d'un écosystème riche, celui des barrières coralliennes comme des mangroves côtières et lagunaires, avec leur flore et leur faune unique et vulnérable : disparition des lamantins, par exemple. La production d'eau douce grâce au dessalement entraîne de son côté une sursalinisation de l'eau de mer et contribue par là à la stérilisation de la flore et de la faune marines...

Toute la côte est en proie à de gigantesques travaux de terrassement, d'édification de marinas et de résidences balnéaires de grand standing, depuis Abou Dhabi jusqu'à Ras el-Khaimah : côte naguère vierge, refuge des oiseaux migrateurs, d'herbiers et de nombreuses espèces de poissons, aujourd'hui en voie de bétonnage rapide par des compagnies chinoises opérant pour les groupes immobiliers locaux. Cette fièvre aurait pu être évitée et un autre mode de développement plus respectueux de cette richesse naturelle aurait pu être choisi, si l'appât du gain immédiat n'apparaissait au fond comme le moteur désormais déterminant de l'essor de la ville, au détriment du cadre de vie futur.

Tout aussi impressionnant et inquiétant est le fait que le sable est désormais une matière première devenue introuvable : le BTP fait une consommation gigantesque des dunes environnantes pour la construction, et la construction des îles et presque-îles s'est faite en raclant le sable des fonds marins côtiers, supprimant toute vie marine, et faisant fi des courants et des équilibres fragiles de la nature.

Conclusion : Dubaï demain : la question du développement durable

Les multiples questions posées ci-dessus ramènent toutes à celle de la durabilité de ce que certains persistent à ne concevoir que comme une expérience, un artefact de la manne pétrolière et un produit des circonstances particulières qui affectent la région depuis le milieu du XXème siècle.

Cette question de la durabilité peut se décliner sous l'angle des fonctions économiques : Dubaï peut-elle réellement devenir comme elle y aspire, un poste de pilotage de l'économie-monde ? Ou bien devra t-elle se contenter de cette ambition plus modeste d'être une ville à thèmes, attractive par ses parcs de loisirs et ses foires commerciales ?

Elle peut aussi se décliner sous l'angle humain –et urbain- : la métropole du XXIème siècle peut elle s'envisager sans citoyens, voire sans citadins, sans culture et sans enracinement, sans lien social ? Ou bien comment parvenir à créer cette société qui serait garante d'une mobilisation collective, d'une appartenance sans lesquelles les acteurs ne peuvent être que des mercenaires, nomades d'un nouveau genre, se déplaçant d'un continent à l'autre au gré des contrats et des occasions de réalisation personnelle ?

Le destin de Dubaï, « cité globale », est-il de se déconnecter de son environnement régional, de s'affranchir de voisins plus ancrés dans l'histoire et dans des conflits continentaux, pour devenir exclusivement un maillon de l'archipel du Global Business, ou bien au contraire d'arrimer cet ensemble régional cloisonné et bridé aujourd'hui par ses conflits internes au système-monde ?

La question de la durabilité de Dubaï a toujours été posée en termes de revenus pétroliers et d'après-pétrole. Certes, le soubassement de l'économie de Dubaï est toujours l'accès à cette rente. Mais la crise financière que nous traversons amène à considérer la durabilité de l'économie dans des termes beaucoup plus généraux : ceux de la gouvernance politique et économique, c'est-à-dire de la compétence, de la vision, d'un équilibre entre la prudence et l'ambition, nourris par une information exacte et intelligente de la marche du monde. On peut s'interroger sur l'existence de ces qualités dans des cultures politiques occidentales aujourd'hui sans mémoire et sans projet. Alors que les réalisations et la détermination des dirigeants de Dubaï à ce jour peuvent plaider en faveur de leur capacité à affronter les défis de l'avenir, pour leur modeste Cité des rives du Golfe, mais aussi pour leur participation au destin plus vaste de la planète...