



HAL
open science

48h Dubaï. De quoi cette “Ville” est-elle le témoin ?

Laurent Devisme, Pauline Ouvrard

► **To cite this version:**

Laurent Devisme, Pauline Ouvrard. 48h Dubaï. De quoi cette “Ville” est-elle le témoin ?. Lieux Communs - Les Cahiers du LAUA, 2011, Les modèles urbains entre courants, références et performances, 14, pp.210-217. halshs-02949182

HAL Id: halshs-02949182

<https://shs.hal.science/halshs-02949182>

Submitted on 25 Sep 2020

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 - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

48H DUBAÏ. DE QUOI CETTE "VILLE" EST-ELLE LE TÉMOIN ?

Laurent Devisme, Pauline Ouvrard, LAUA, ensa Nantes

Il est des destinations si lointaines qu'elles nécessitent des escales. Sur la route de Melbourne s'est ainsi présentée Dubaï. Impossible de ne faire que passer. Si Miami pouvait se présenter comme paradigmatique, cela semble encore plus vrai pour cette "ville" des Émirats arabes unis qui incarne le stade le plus actuel du capitalisme pour un sociologue critique majeur. Alors nous voici imprégnés du livre de M. Davis commenté par F. Cusset, mais aussi d'*Al Manakh Dubaï guide*, d'un *wall paper city guide* trouvé d'occasion chez Gibert et d'une forte contrainte temporelle : une coupe de temps de 48h. Tout compte fait beaucoup, par rapport au temps passé par certains investisseurs ou cuisiniers de haut vol venant dynamiser leurs troupes avant de rejoindre un autre spot ! Mais c'est grisant : serons-nous suffisamment en forme pour capter au maximum, l'attention flottante pourra-t-elle l'emporter sur la nécessité de se reposer ? N'aurions-nous pas une méthode pour calmer la frustration que l'on a d'emblée de devoir bientôt partir ? L'un de nous a tout de même commis avec deux collègues un petit précis (provisoire) des échantillons qui visait à asseoir, sinon un programme, du moins une approche pédagogique d'un grand territoire en 2009-2010 : "on recourt aux échantillons parce que l'ensemble est trop grand ou trop complexe. Leur construction doit permettre d'éclaircir des hypothèses quant à la condition urbaine, entendue dans un mouvement plus que dans un espace délimité." (L. Devisme, S. Argant, F. Andrieux). Certes mais peut-on produire de l'échantillon-éclair ? Et puis l'un de nous a également cherché à cerner l'expressivité de Miami sur un temps également bien compressé.¹

1 Cf. L. Devisme, "une semaine, une ville. À la recherche de l'expressivité de l'urbain" in *Lieux communs* n° 12, 2009, p. 179-185.

Le croisement de nos deux journaux de bord, de nos photographies et documents ramenés, nous amène à constituer 5 figures d'un phénomène que nous avons cherché à arpenter, ce qui n'est pas la moindre des difficultés. Qu'en est-il en effet au ras des pâquerettes pour ce qui se signale toujours d'abord par des vues zénithales ?

Ville au futur et ville à rebours

"Autant de projections de ce qui sera, ou de ce qui serait : rien n'est montré de ce qui est"²

À en croire la carte récupérée à l'aéroport et les plans affichés dans les stations de métro, *Union Square* serait la gare relais entre les deux lignes de métro Dubaïotes. Une rouge et une verte, cartographiées de la même manière. Au détail près que la ligne verte n'existe pas – du moins pas encore : elle est en construction. Frustrant pour le voyageur de courte durée pensant s'aventurer le long de la *Dubaï Creek*, ce constat n'est pas simplement anecdotique : il est symptomatique du territoire. Difficile, en effet, de discerner la part de ville réelle de celle en devenir lorsque les constructions en projet ont le même statut cartographique que des bâtiments ou îlots existants. Après des kilomètres de marche, on se ravise progressivement : nous n'irons pas jusqu'aux "lagoons" non loin sur la carte du "Dubaï wildlife and waterbird sanctuary" car nous avons de moins en moins l'impression qu'ils existent. Ce phénomène urbain a dépassé Baudrillard ! Que la perception soit chahutée, on peut mettre cela sur le compte de la fatigue mais l'affaire est plus objective, en raison notamment de cette cartographie mensongère. On peut ici faire l'expérience de la notion de mirage : on croyait pouvoir faire l'ascension de la tour la plus haute du monde, on croyait pouvoir visiter tel hôtel, on croyait... Sans parler du trouble de l'entre-bulles [cf. *infra*] : "le soleil se couche, de grands espaces jardinés longent

2 François Cusset, postface de M. Davis, *Le stade Dubaï du capitalisme*, Paris, Les prairies ordinaires, 2007.



des 2x4 voies, un chien statufié n'est autre qu'un arbuste encore emballé." (carnet de bord, LD).

Dubaï, ville image, ville mirage, ville sortie du désert, se décline et se consomme au futur. L'instant présent se vit à rebours du projet de territoire en devenir. Guides, publicités, circuits touristiques où la carte prend des allures de chasse au trésor sont les d'outils d'un marketing urbain qui contribue à forger l'image du Dubaï de demain. Propagande d'autant plus efficace que l'on vient déjà chargé d'images mentales, de représentations hyperboliques. Dubaï monde des possibles, ouvre un champ à l'imaginaire urbain. *Children City, Dubaï Camel Racecourse, Gold and Diamond Park*, sont autant de toponymes qui renvoient à des présupposés, des attendus. Quelle surprise alors, lorsque l'on descend à *Jumeirah Lake Towers*, de se retrouver dans un décor futuriste et figé de tours aux abords poussiéreux alors que l'on convoitait un lac luxuriant bordé de tours de Babel.

Les pieds dans le plan, on mesure davantage les ellipses, les irrégularités, les vides. L'espace non cartographié est instable en comparaison avec le circuit proposé aux touristes qui occulte ces blancs. Ville du futur, ville au futur, où le territoire est une perpétuelle représentation de lui-même, de la ville en train de se faire et dans l'affirmation la plus débridée : "the center of now" est tout de même une injonction à se dire "j'y étais". L'important est bien l'impression qui reste du réel, l'empreinte de l'expérience.

"Ville (hors du) monde" ?

Tandis que le pilote de la compagnie aérienne *Emirates* déclame l'inventaire des nationalités des passagers présents à bord du vol, une mappemonde présente, sur les écrans individuels, toutes les destinations qui convergent vers Dubaï. Les arabesques dessinent un Dubaï central et tentaculaire. La métropole de la péninsule arabique, rotule aérienne, ville satellite, est devenue l'étape incon-



turnable du transit aérien mondial. "Connect in Dubaï, meet the world" annonce une affiche.

Dubaï se fait halte, zone de transit, ville passante. Entre deux vols, deux destinations, hors du temps, la figure du passager/passant devient prépondérante, occultant celle de l'habitant. Plus que toute autre sûrement, cette ville est celle où se déploie "un rapport fondamentalement touristique au monde, un rapport transparent à un monde divertissant et déréalisé, un monde sans poids ni substrat."³ Le même François Cusset de préciser plus récemment que l'expérience touristique est celle de "la forme la plus accomplie du maintien à distance."⁴ Ce "Miami du golfe persique" (Davis) procure au visiteur la sensation d'être partout et nulle part à la fois. Dubaï Asie ? Dubaï Afrique ? Difficile de trancher sur les statuts géographique, idéologique et économique de cette effigie

³ François Cusset, *op.cit.*, p. 70.

⁴ F. Cusset, "Dupli-cité. Dubaï ou le vain rêve de mille et une villes", in *Dreamlands. Des parcs d'attraction aux cités du futur*, cat., Centre Pompidou, p. 283.

de la globalisation. Quelles sont ses influences directes et indirectes aux différentes échelles ?

The World, projet d'îles miniatures qui représentent le monde, est actuellement en construction au large de Dubaï. Cet écho du global, photographié en 2008 par Andreas Gursky (*Dubaï world III*: les continents sont faits d'un ensemble d'îles dont le dessin reproduit la planisphère) propose une étrange métaphore; plaçant littéralement Dubaï à côté et en dehors du monde. Ainsi, à Dubaï, pourvu que l'on soit milliardaire, le monde est à portée de main !

Waouh urbanism⁵

"Lorsque 3000 hommes travaillent jour et nuit pour ériger l'immeuble le plus haut du monde, des questions fonda-

⁵ En référence aux propos de Rouïda Ayache (architecte) lorsqu'elle présente la Burj Al Arab. Une ville un architecte : 25 villes du monde vues par de grands architectes [DVD], Paris : SCEREN-CNDP, 2005.

mentales peuvent être posées sur le rôle joué par l'architecture dans ces projets extrêmes qui veulent créer une métropole à partir du pratiquement rien."⁶

Une forêt de gratte ciels rutilants aux abords poussiéreux et accidentés où des jardiniers, échine courbée, plantent des fleurs blanches ; une tour de 800m dont l'entrée principale est exclusivement réservée aux clients de l'hôtel Armani ; une piste de ski artificielle dans un mall de plusieurs hectares; une sortie du métro débouchant au milieu de nulle part ; une gated community à double enceinte avec gardien ; des piétons qui, faute de passage piéton, prennent le taxi dès la sortie du métro pour faire 300m... Dans l'expression "nec plus ultra architectural", souvent accolée à Dubaï, il faut d'abord lire une débauche de bâtiments manifestes produits par de grandes agences internationales, l'innovation dans l'emploi des matériaux, la qualité et la maîtrise des procédés constructifs... Mais on est très vite décontenancés par cette panoplie *bling bling* où le surjeu et le surfait frôlent l'overdose ! Une somme démentielle d'objets architecturaux semblent avoir été posés les uns à côté des autres sans pensée préalable relative à leurs relations, leurs rapports au contexte, au paysage.

Ainsi, des enclaves en série se font échos sur des kilomètres. L'espace public contrôlé se résume à des espaces indoor climatisés dans les malls ou des parcs déserts à l'entrée payante. Par ailleurs, les espaces tampons, entre deux enclaves, où se côtoient des rangées de palmiers importés et siliconés, restent non traités. L'envers du décor du nec plus ultra est en fait à portée de regard du piéton : à l'ombre des barrières de chantier, des hommes-fourmis-casqués charrient, cassent, percent... Les esclaves modernes construisent le Dubaï de demain :

⁶ Philip Jodidio, *AE architecture in the Emirates*, Taschen 2007.

les vieux cars qui les convoient assurent le socle circulant d'une architecture avant tout iconique.⁷

Si Dubaï, *wonderland* du capitalisme, se fait assurément contre-modèle de la ville durable, c'est probablement pour mieux faire sentir ce que la capitale des Émirats arabes unis concocte dans le désert : le projet Masdar, élaboré par le cabinet de l'architecte Foster en marge d'Abou Dhabi, "vitrine des technologies vertes", ville zéro-carbone construite grâce aux pétro-dollars et au WWF : exporter de l'énergie serait combien plus vertueux qu'exporter du pétrole ? Difficile de résister à citer les propos d'un des promoteurs du projet : "Vous voyez ce que les États du Golfe ont atteint en termes d'infrastructures modernes et de belles architectures, mais cela à des prix très élevés en matière d'environnement... Nous savons que nous ne pouvons pas continuer avec cette empreinte carbone. Nous devons changer... C'est pourquoi Abou Dhabi doit développer de nouveaux modèles – pour la planète, bien sûr, mais aussi pour ne pas compromettre notre Émirat."⁸

Du lounge au mall, la ville bulle

Dans une ville qui appartient à un Cheikh, la question de l'espace public est saugrenue. Parlons plutôt d'espaces de transit : il faut bien pouvoir passer d'un lieu à l'autre et les compétences de franchissement sont supposées restreintes. Autant même tabler sur leur absence. C'est du moins ce dont témoigne toute l'organisation des individus circulant entre stations. Entre les bulles, il faut que ça circule. "On longe enfin un arrière de la ville, une cascade en vérité dont la plupart des véhicules semblent en très

⁷ Ce qui n'échappe pas au journal *Vanity Fair* en avril 2011 : "Then there is a third category of people: the drones. The workers. The Asians: Indians, Pakistanis, Sri Lankans, and Filipinos. Early in the morning, before the white mercenaries have negotiated their hangovers, long before the Emiratis have shouted at the maid, buses full of hard-hatted Asians pull into building sites."

⁸ Kaled Awad, entretien au *New York Times*, janvier 2009.

bon état (...) Nous approchons d'une forteresse qui se révèle progressivement être un gigantesque resort (Dubai Marina). Pourra-t-on ressortir de ce pseudo-souk ?" (carnet de bord, LD). Nos notes sont parsemées de ces incertitudes sur la nature des limites, sur les distances réelles et nos capacités à les avaler à pied. Un bus nous offre un petit secours mais nous débarque faute de billet compatible. Hors des bulles, difficile de cheminer. Mais plus que suspects, nous apparaissions à plusieurs reprises comme nécessitant un soutien : les ouvriers des chantiers nous indiquent où passer. Ce sont les seuls cyclistes. L'entrée dans les bulles commerciales n'est pas difficile, seuls les grands hôtels sont imprenables si l'on ne vient pas de l'un des lounges disposés dans l'aéroport. Ce qui frappe dans cet aéroport peu dense, c'est cette juxtaposition d'espaces d'accueil appartenant aux différents hôtels : il n'y a aucun bureau d'information publique ! De l'espace confiné du lounge où l'on ne peut être mitoyen que d'un semblable, on peut passer à l'espace dense d'un mall dont les plus grands au monde rivalisent ici : nombre de boutiques franchisées, lots à gagner, reconstitution d'ambiances contrastées : "occasion de manger un plat dans une boulangerie Paul en écoutant une playlist de chansons françaises : Brel, Montand, Clerc, Cabrel..." (carnet de bord, LD).

Autre bulle, le Dubai Creek Park à l'entrée payante : "5 DHM l'entrée, le parc est encore désert vers 10h. Des cabines téléphériques fonctionnent peut-être le week-end, des bulldozer ont refait les plages. On ne pêche pas, on ne nage pas, on prie [éventuellement, prayer room à disposition]. L'artificialisation des espaces est sévère. En ressortant, nous longeons un parc d'attractions quasiment déjà en friche, plus à l'échelle, ainsi qu'une aire de paintball, aspect destroy, à proximité immédiate d'un delphinarium." (carnet de bord, LD).



La ville-bulle est aussi une ville sans animaux, sans odeurs, aux toilettes publiques très fréquentes. Les aménités participent fortement de la structuration des bulles ; ainsi de ces abribus carénés-climatisés. L'air conditionné, refroidi, est la condition de l'excentricité climatique. Ainsi de cette piste de ski dans une galerie marchande, dont le photographe Reiner Riedler a pu faire un sujet⁹. Contrairement à ce que cette photo laisse croire, il y a bien une cloison vitrée, une mise à distance. Un large pan de verre en double hauteur, rythmé par de massifs montants métalliques, marque la séparation entre la station de ski et le temple de la consommation. Le contraste est saisissant ! D'un côté, les uns (en tee shirt ou en boukha) flânent, poussent leurs caddies, ou s'arrêtent un instant pour observer, en vitrine, les autres (bonnet, gants et après-skis), qui, dans une ambiance bleutée et froide, skient, profitent des télésièges ou entament une séance de boules de neige. Du côté

⁹ Cf. *The talk, ski Dubai*, 2006 reproduite dans le catalogue d'exposition *Dreamlands. Des parcs d'attraction aux cités du futur*, Paris, Centre Pompidou, 2010.

commercial, les gens à l'arrêt montrent du doigt, commentent ou se prennent en photo devant la cage de verre. "Une mère drapée de noir des pieds aux yeux tapote la vitre, fait signe à ses enfants emmitoufflés qui jouent le temps des emplettes. Un homme, mains sur les hanches prend la pause et sourit fièrement à son ami qui le photographie avec son téléphone portable – ils s'y reprendront à plusieurs fois, inversant les rôles. Une femme, accoudée au balcon, suit du regard la descente des pistes. Un couple attablé face à la vitre, sirote des sadas." (carnet de bord, PO).

Du côté loisir, l'espace pastiche singe la station de ski : château de neige, double piste de ski, sapins en plastique. Welcome to the Dubai Emirates Mall !

Dubai oxymore

Dubai est clivée : ce qui est écrit là ne couvre pas l'ensemble des espaces parcourus. Notamment pas ce vieux Dubai exploré le temps d'une matinée. "Baniyas Road, sur les quais, brise matinale, succession de plans, bric à brac hétéroclite, bordel organisé, orchestré : les hommes à carnet négocient, les autres chargent et déchargent, camions, caisses, embarcation de bois à couple, linge qui sèche, concentré de tomates, chaises en plastique, containers bâchés, minibus... Les palettes se vident et s'entassent, quelques grues jaunes et bleues. Depuis un espace public en promontoire, le contraste est saisissant entre la précarité des bâtiments flottants et le gigantisme de la skyline" (carnet de bord, PO). Les contraires se juxtaposent aussi au niveau des chantiers : mobilier urbain lisse, candélabres style XIX^e siècle déjà abandonnés, palmiers non déballés.

Dubai est aussi la scène d'association de deux comportements contraires. Bien sûr, lieu de la consommation ostensible et débridée, mais aussi espace de contrôle des sentiments dont témoignent les nombreuses instructions

avant de pénétrer dans un parc : interdiction de fumer la shisha, nécessité d'être "vêtu en accord avec les pratiques locales". Les règles relatives aux centres commerciaux sont du même ordre et parfois plus explicites : "no beachwear allowed" certes, mais mieux encore "no public displays of affection such as kissing". On imagine le travail de veilleurs devant juger du degré d'affection manifesté dans telle ou telle situation. Aussi y a-t-il bien consommation dirigée ici, capitalisme et dirigisme sont loin d'être incompatibles.

Deux ensembles sémantiques peuvent se repérer, spatialement bien dissociés : l'un autour de cette route quasi infinie *sh. Zayed road* vers *Jebel Ali free zone*, écho à l'extension du rivage mise en avant dans un récent atlas présentant deux cartes entre 1990 et 2010 : "in 1990, Dubai's coastline was 100km shorter than it is today... because today it includes three palms (one under construction), one world and a pearl"¹⁰. L'autre autour de l'isthme et de ce que l'on peut appeler un vieux Dubai. La partition sémantique, reconstruite d'après nos carnets de bord, est la suivante : "Emirates, lounge, mall, marinas, gated communities, boulangerie Paul, lagoons, clubs, télécabine et télésièges, delphinarium, parcs d'attraction, camelodrome, l'enseigne Carrefour, lamborghini devant le starbuck, food court, son et lumière du sunset" / "souk, pneus, casse-parking automobile, lignes de vie, deep excavation, ritournelle des ouvriers, wrap mexicain, plats indiens, les rives de l'isthme et leurs commerces".

Rester plus longtemps ?

Ce 48h est tel un défi à l'arraisonnement perceptif. Tout compte fait et sans être exhaustif, les ouvrages et articles lus depuis nous ont donné un fort air de ressemblance : un peu comme s'il était difficile de dire beaucoup plus en

¹⁰ AECOM, *Asia beyond growth. Urbanization in the world's fastest-changing continents*, Thames and Hudson, London, 2010, p. 170-173.



stationnant et en enquêtant. La raison en est probablement la densité des images compressées qui circulent à propos de Dubaï. Comme l'écrit Christian Barani en écho à son travail *self-fiction* : "la grande difficulté à Dubaï est que les espaces dédiés au visible et donc à l'enregistrement, sont vidés par les millions d'enregistrements que l'on a fait d'eux. Les lieux s'épuisent à force d'être capturés par les machines. (...) je me suis très vite aperçu que cela ne valait pas la peine d'ajouter un point de vue supplémentaire." ¹¹ Nombreux sont les travaux photographiques se saisissant du sujet Dubaï. Dans tous les cas, ils participent de la description d'identités génériques : les villes en "Ai" en somme (Shangai, Mumbai, Dubaï). L'expérience sensible est bien dérangée par cet état des choses et on retrouverait volontiers ces propos d'une journaliste de Vanity Fair, il fallait bien finir par

¹¹ Entretien avec Olivier Marbœuf, dossier de l'installation produite par Khiasma (les Lilas) en 2010.

une telle source : "Nothing actually goes anywhere. The wide lanes loop around endlessly, and then there's no place to go. No plaza or square, no center. Nowhere to hang out, nowhere to walk. Why would you walk?" ¹²

¹² A. A Gill, "Dubai on empty"
<http://www.vanityfair.com/culture/features/2011/04/dubai-201104>

Photographies Laurent Devisme et Pauline Ouvrard, 2011.

