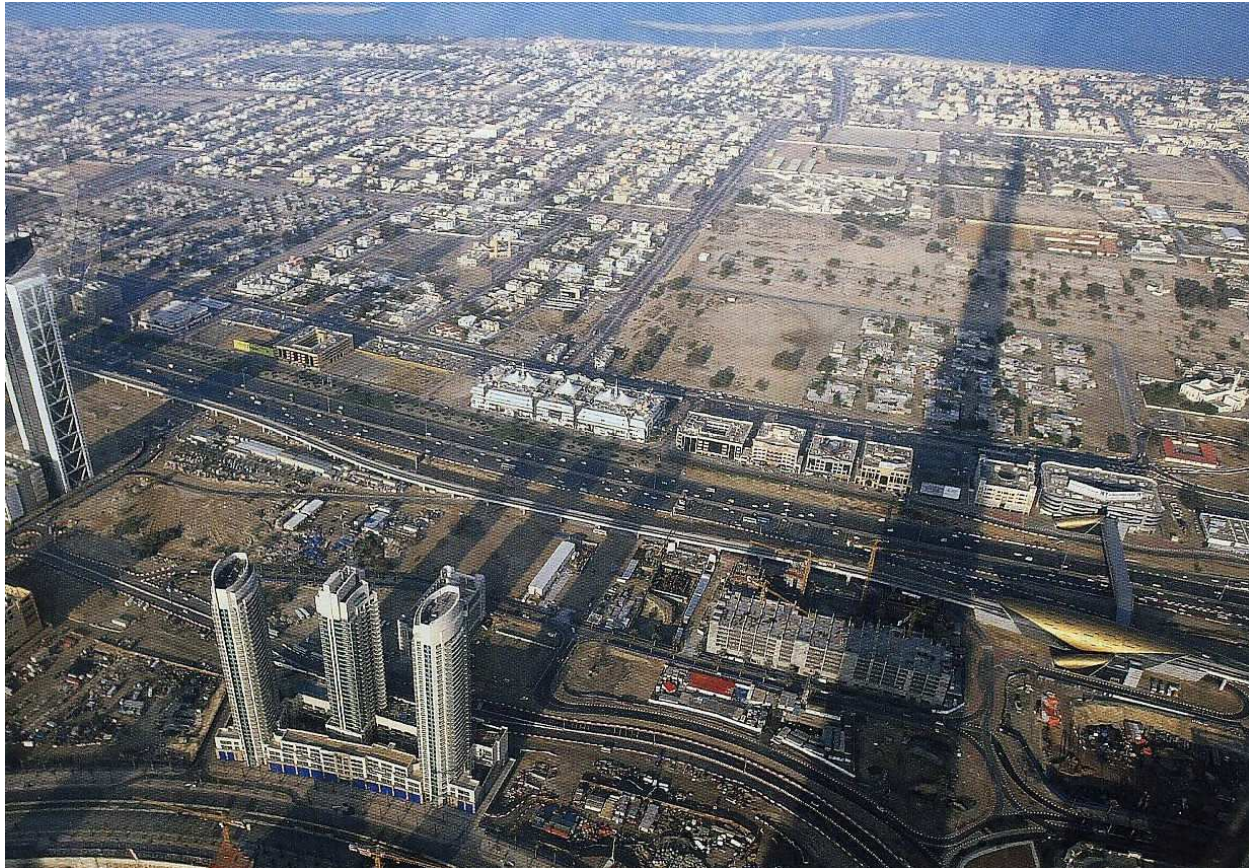


# *Voyage de Dubaï à Abu Dhabi*

*Récit de voyage aux Emirats Arabes Unis (E.A.U.) : Dubaï, Abu Dhabi*



Dubaï depuis le sommet de la Burj Khalifa, « plus haute tour du monde »

**Nathalie Caritoux et Vincent Courtois**

## 1/ Arrivée

Après 6 heures de vol en A 380, arrivée à l'aéroport de Dubaï, minuit trente heure locale. Grande salle rutilante des arrivées et des départs : marbre beige au sol, plafond blanc à 30 mètres de hauteur, énormes colonnes chromées. Nombreux voyageurs perdus dans cet immense espace, bruits étouffés des conversations, en anglais et en arabe. Contrôle des passeports par de jeunes émiriens en dishdash (blanche) ou émiriennes en abaya (noire). Air climatisé, il fait presque froid.

Sortie de l'aéroport, on débouche en sous-sol sous un ciel de ponts et d'échangeurs, air chaud, odeur de gaz d'échappement. File de 15 taxis, des voitures passent dans tous les sens, en haut, en bas et de tous les côtés. Une femme nous embarque dans son taxi. Quelques mots rudimentaires échangés en anglais, direction Dubaï Marina, le chauffeur ne connaît pas notre hôtel qui, comme tant d'autres constructions, est à peine achevé et se trouve surplombé de l'indication now open.

A peine sorti de l'entrelacs des autoponts de l'aéroport, nous voici sur Cheikh Zayed Road, l'autoroute aux 14 voies de Dubaï. C'est une impression de légèreté qui se fait sentir. La voiture ne roule pas, elle glisse sur l'asphalte<sup>1</sup>. Cette légèreté vainc l'inertie de nos corps, elle n'est pas à proprement parler en nous ou dans la relation de nos corps à l'espace, mais autour de nous comme si cela bougeait sans la présence de nos corps. Nous glissons dans le paysage et ce glissement nous procure un certain plaisir, quelque chose de nouveau. Cette impression de perte de notre corporéité, nous la ressentirons à nouveau durant tout notre séjour par brefs instants mais jamais aussi fortement qu'à ce moment, dans la durée qui s'étire de ce premier contact avec Dubaï, durée dans laquelle le temps semble suspendu et l'espace impossible à atteindre. Nous perdons nos repères temporels et spatiaux : décalage de l'horaire et de la température. Nous sommes emmenés à travers une ville que nous ne connaissons pas dans un endroit inconnu. Nous naissons donc à un nouveau monde, au monde émirien, et notre séjour, qui sera un processus d'habitation à ses nouvelles manières de vivre, nous le fera peu à peu accepter, en dehors d'instant fugaces où nous nous demanderons, en référence à d'anciens modèles de vie (ceux réels de notre vie quotidienne et ceux imaginaires ou impensés de notre vision du monde), comment cela peut-il exister et comment cela est-il vivable ? Ce premier moment est donc privilégié, il est le point de fixation de notre conscience qui découvre tout d'un bloc et concrètement ce qui a été longtemps pensé et imaginé.

La voiture à boîte automatique roule sans à-coups à 100 km/heure en moyenne. A notre droite, au-delà des murets de béton, dans le sens de la circulation, une route à trois voies, entourées de tous côtés par des voies de décélération, longe l'autoroute. Cette route permet d'accéder aux marinas qui jouxtent le golfe arabo-

---

<sup>1</sup> L'asphalte, pour résister aux chaleurs extrêmes, n'a pas la même composition qu'en Europe ; sa texture n'est pas granuleuse mais lisse, presque brillante, comme le plastique.

persique. Nous voyons de vastes blocs (les fameux malls), des mosquées, des station essence, des immeubles bas d'environ 10 étages par groupe de 4 ou 5 ; plus loin, par endroit, au-dessus de ce premier bloc de construction, des gratte-ciels aux arêtes saillantes. A gauche, longeant les 7 voies en sens inverse, le métro aérien. Chaque station de ce métro, tous les 2-3 kilomètres, est un bulbe allongé. Les piliers qui le soutiennent, ainsi que le dessous du tablier, sont ouvragés : de couleur beige, on y distingue des bas-reliefs géométriques et un motif coloré en rouge. Les infrastructures routières sont luxueuses, contrairement au béton brut des nôtres, elles constituent un mobilier urbain de taille gigantesque.

Des photos géantes de Cheikh Zayed sont visibles de l'autoroute. Cheikh Zayed ben Sultan al-Nahyan (1918-2004) fut émir d'Abu Dhabi et président de la fédération des Emirats arabes Unis pendant 30 ans.<sup>2</sup> Les lumières défilent, engourdissantes. Elles proviennent de plusieurs sources : étages entiers allumés, points clignotants le long des arêtes et au sommet des tours, lampadaires de l'autoroute, phares des voitures qui nous croisent. La circulation est fluide mais nous sommes entourés de voitures ; elles roulent toutes vite. Nous sommes sur la 3<sup>ème</sup> voie, on nous dépasse lentement à droite et à gauche. Les moteurs sont silencieux si bien qu'on aperçoit les voitures quand elles sont à notre hauteur, au dernier moment. De plus, le fait qu'elles nous dépassent des deux côtés donne l'impression, de n'être plus sur terre mais dans l'espace. Les décors et l'atmosphère urbains du film de Luc Besson, *Le 5<sup>ème</sup> élément*, rendent assez bien ce que nous ressentons à savoir un mélange d'horizontalité, de verticalité et de vitesse lisse. Ce n'est pas une ville organique, incarnée comme dans *Blade Runner*, mais une ville high-tech, mélange de pop et de chic. Les carrosseries brillent, les jantes chromées brossées luisent dans leur rotation hyper rapide. On entend le bruissement de la climatisation du taxi mais, au bout d'un moment, on ne l'entend plus vraiment, il est présent, continuellement, en sourdine. De temps en temps, ce souffle s'arrête et le bruit extérieur des voitures prend le relais : pas le bruit des voitures mais le bruissement léger de toutes. Ce que l'on voit et ce qu'on entend se résume donc à cela : les voitures, les immeubles, la route et les lumières de tous ces éléments. On se sent prisonnier de nos perceptions visuelles. Peu à peu, notre odorat se réduit au parfum artificiel mélangé à l'air conditionné, à l'odeur des gaz d'échappement de l'air extérieur et au goût dans la bouche de cet air traité. Nous ne voyons pas d'étoiles dans le ciel noir, nous ne sentons pas la mer si proche.

---

<sup>2</sup> Ce chef tribal de la péninsule Arabique, dont le pétrole fit l'un des hommes les plus fortunés du monde, fut un monarque omniprésent dans l'iconographie de son pays, un chef d'État respecté dans le monde arabe pour sa fidélité aux valeurs ancestrales et estimé par la communauté internationale pour sa modération. Avec Zayed disparaît l'ultime représentant d'une génération de souverains arabes empreints des valeurs et des codes du monde bédouin, mélange subtil de loyauté et de ruse, alliance étrange de courtoisie et de violence. S'il fréquenta l'école coranique entre sept et neuf ans, il fit ses apprentissages dans le désert. Il resta toute sa vie grand amateur de chevaux et de chameaux, passionné de chasse et de fauconnerie. Portant le costume traditionnel, Zayed en imposait par sa haute stature, son allure décidée, ses traits énergiques, son regard impérieux tempéré par un sourire chaleureux. [source : Universalis (sic)]

Nous traversons cet espace sans pouvoir l'atteindre. Nous ne voyons que les voitures qui le traversent. Nous ne voyons pas les personnes qui les conduisent car les vitres sont noires. Nous appréhendons cet espace par la vue et il semble qu'il soit fait pour cela mais nous ne voyons à peu près rien : nos yeux sont seulement stimulés par la lumière que nous percevons fugacement à cause de la vitesse. Nous ne sommes pas en périphérie de Dubaï mais dans la ville même, une ville construite autour de ses axes routiers.

Dubaï est le nom d'un des 7 émirats, et une ville<sup>3</sup>. Il a peu de pétrole et voudrait vivre du tourisme. La ville qui s'étire en longueur sur plus de 100 kilomètres pour une dizaine en largeur est une succession de marinas. Une marina est une aire artificielle constituée d'une zone hors eau et d'une zone en eau avec ses bras artificiels et ses lacs alimentés par la mer.

---

<sup>3</sup> Bien avant les revenus pétroliers, l'émirat de Dubaï connaissait déjà une certaine prospérité grâce au commerce, en particulier la réexportation de l'or. Dubaï (en arabe « la sauterelle ») possédait, grâce à sa crique en eau profonde et bien abritée, le seul mouillage valable de l'ancienne côte des Pirates, ce qui en fit le principal marché de cette zone. Les souks de Dubaï sont toujours réputés pour la vente d'or sous toutes ses formes (au gramme, en lingots ou en bijoux les plus variés). Cette vieille tradition commerciale a été amplifiée avec l'arrivée des pétrodollars : Dubaï est devenu une des principales places financières du Golfe, la première des E.A.U. Dubaï a atteint un million d'habitants au début des années 2000. L'urbanisation à l'américaine fait que Dubaï est parfois comparé à Las Vegas, d'autant plus que le tourisme international se développe rapidement (6 millions de touristes en 2005). Signalons aussi l'importance du port (Mina Rachid), accessible aux pétroliers géants. L'émirat de Dubaï, comme d'autres principautés, a encouragé le développement d'industries lourdes, particulièrement dans la zone franche de Jabel Ali, située à une trentaine de kilomètres au sud-ouest de la ville de Dubaï. Ouverte en février 1985, cette zone franche bénéficie de nombreux avantages : possibilité de rapatrier tous les bénéfices (salaires et capitaux), exonération d'impôts sur les sociétés pendant quinze ans, absence d'impôt sur le revenu, de douanes, de taxes à l'exportation, absence également de restriction sur les changes, et enfin énergie à très bon marché. Jabel Ali est un des plus grands ports artificiels du monde, avec une énorme cale sèche. La zone industrielle qui jouxte le port accueille une fonderie d'aluminium, une usine de liquéfaction de gaz, une centrale thermique, une usine de dessalement de l'eau de mer, un complexe d'industries chimiques spécialisées dans la production de diverses matières plastiques. Au sud de la zone franche, d'immenses centres commerciaux se construisent, à proximité du nouvel aéroport de Jabel Ali, le plus grand du monde, selon les autorités de Dubaï. C'est dans l'émirat de Dubaï qu'ont été lancés les projets les plus titanesques : les trois îles-palmiers, ensembles résidentiels de grand luxe gagnés sur la mer ; la plus haute tour du monde (Burj Khalifa) ; une piste de ski couverte intégrée dans un centre commercial ; une « île-monde » taillée dans la forme des 5 continents... [source : Universalis]

## 2/ La marina

Nous sommes des flâneurs tel que le philosophe allemand Walter Benjamin définit ce terme dans *Paris, capitale du XIX<sup>ème</sup> siècle*. La flânerie se distingue de la marche, célébré par Thoreau, qui se pratique en campagne ; la flânerie est résolument urbaine. C'est une façon d'habiter l'espace public, d'être chez soi dans un lieu collectif. Il faut pour cela que l'architecture et l'urbanisme rendent possible cette mise en commun de l'intérieur et de l'extérieur, du privé et du public, cette dislocation des frontières. Les passages, au XIX<sup>ème</sup> siècle à Paris, associés aux arrière-cours et aux ruelles, sont quelques éléments qui ont permis le développement de la flânerie moderne. Le flâneur rêve en marchant : il est ailleurs et là aussi. Il vit le temps présent que rythme son pas, le temps de son passé personnel que sa sensorialité convoque et le temps dont le lieu (les rues, les immeubles...) qu'il traverse est le témoin et la trace. La conjonction de ces différentes temporalités associée aux espaces urbains traversés sont les nouvelles coordonnées psychiques du flâneur, cet être au monde moderne. Il est irrésolu, hésite sur le chemin à prendre, se trompe, revient sur ses pas... Il est à l'opposé du touriste. Quand la ville est bien faite, elle devient pour le flâneur un labyrinthe physique et mental.<sup>4</sup>



La grande question que nous nous sommes posée lors de notre première journée à Dubaï était de savoir où nous allions pouvoir flâner. Nous avons été très vite déçu. Dans la Dubaï marina (cf photo), nous nous sommes tout de suite sentis enfermés. Notre hôtel est entouré de routes : à première vue aucune possibilité d'en sortir à pied. La seule issue est le mall et, après l'avoir traversé, nous accédons à la marina où nous pouvons faire le tour d'un lac artificiel. C'est un circuit fermé au pied des gratte-ciels et au bord de l'eau. Cette promenade, monotone le jour, est plus intéressante la nuit mais se réduit encore à des lumières perçant la noirceur des silhouettes sombres des immeubles.

Un soir vers 10 heures, nous nous risquons à sortir à pied, longeant les artères où filent les voitures marchant dans le sable, sur des trottoirs en construction ou sur d'autres, minuscules, dont la largeur n'excède pas trente centimètres ! Nous passons par une rue perpendiculaire au grand axe en zigzaguant entre les voitures garés ou celles prises dans l'embouteillage permanent qui est la marque distinctive

<sup>4</sup> « La rue conduit celui qui flâne vers un temps révolu. Pour lui, chaque rue est en pente, et mène, sinon vers les Mères, du moins dans un passé qui peut être d'autant plus envoûtant qu'il n'est pas son propre passé, son passé privé. Pourtant, ce passé demeure toujours le temps d'une enfance. Mais pourquoi celui de la vie qu'il a vécue ? Ses pas éveillent un écho étonnant dans l'asphalte sur lequel il marche. La lumière du gaz qui tombe sur le carrelage éclaire d'une lumière équivoque ce double sol. » et « Cette ivresse anamnétique qui accompagne le flâneur errant dans la ville, non seulement trouve son aliment dans ce qui est perceptible à la vue, mais s'empare du simple savoir, des données inertes, qui deviennent ainsi quelque chose de vécu, une expérience. » (p. 435) BENJAMIN, W. *Paris, capitale du XX<sup>ème</sup> siècle*. Cerf, 1989, p. 434-435.

de cet endroit situé entre la mer et notre marina. Nous arrivons enfin au bord de mer mais nous ne voyons ni la mer, ni la plage ; des palissades de chantier les cachent. Du côté de la terre, des boutiques et des restaurants de luxe, de l'autre une palissade, et, entre les deux, un lent défilé de voitures de luxe : Bentley, Maserati, Range-rover, Hummer, Jaguar... L'embouteillage n'est pas, dans ce monde, un incident dans la circulation mais le fait constitutif de la vie urbaine. Les émiriens parquent dans leur voiture roulant au pas, fenêtres ouvertes et lunettes de soleil sur le nez<sup>5</sup>. Nous faisons l'aller puis le retour des larges trottoirs avec, à notre droite, la transparence lumineuse des vitrines des magasins et bars et, de l'autre, les reflets des carrosseries de voitures. Nous sentons la chaleur des pots d'échappement sur nos pieds. Des haut-parleurs, tout au long de la rue, dispensent une musique lounge, uniforme, faite de basses et de beats ouatés. Des voitures, c'est une musique orientale qui s'exhale mais conçue sur le même tempo : electronic et cool. Le seul accès à la plage est un village reconstitué (heritage village) montrant la vie bédouine de jadis. Cette rue longeant la mer est le « centre » de chaque marina avec pour chacune des attractions particulières : manèges, tours de dromadaires, lancers de fusils...

Nous essayons de regagner notre hôtel par un autre chemin et passons à travers les cours et jardins intérieurs des immeubles. Ces espaces sont aménagés de manière artificielle : la végétation y est sommaire et ne semble pas naturelle. Ce ne sont que des endroits de passage, sans vie. De même, les hôtels qui donnent sur la plage proposent des promenades curieusement désertes. Les lieux sans voitures sont désespérément vides et tristes. Il est vrai que ces endroits sept mois sur douze sont impraticables à cause de la chaleur. L'hiver, où la température n'excède pas 25 degrés, n'arrive pas à développer d'autres habitudes.

Il y a plus à voir de Dubaï en passant en voiture, à une certaine distance des buildings, qu'en marchant à leurs pieds. Partout, il semble qu'on ne puisse pas fuir les voitures car, quand on ne les voit pas, on les entend. Elles sont omniprésentes et leur mouvement incessant participe d'une animation, d'une vitalité à laquelle on s'habitue bien malgré nous. Entre les entrelacs d'échangeurs, des parterres de gazon vert et de fleurs colorées, arrosées automatiquement tous les soirs, sont visibles uniquement de la route et n'agrémentent donc que l'automobiliste et ces passagers.

Dans la ville, la relation à l'espace est médiatisée par la voiture, l'espace n'étant plus alors qu'un ensemble de fonctionnalités (feux, panneaux, voies à sens unique...) réalisées pour elle. L'utilisateur de voiture ne vit pas l'espace, il le traverse dans son habitacle. Le piéton, lui, est soumis à ces fonctionnalités, sa déambulation n'est qu'obéissance à leurs injonctions. En outre, les contraintes fortes liées à la circulation automobile semblent être transférées à toute idée de circulation, même pédestre. En effet, à pied, les itinéraires sont balisés et restreints, ils n'offrent que peu de choix à la liberté circulatoire. Vous ne pouvez bifurquer, partir à droite ou à gauche : pas de rupture possible, de changement de direction ou de perspective,

---

<sup>5</sup> Notons qu'il est 10 heures du soir. Les lunettes de soleil aux marques reconnaissables sont portées partout, à l'intérieur, et à tout moment de la journée.

pas d'impasse dans votre cheminement. Les courbes des allées vous rapprochent invariablement de points centraux d'où repartent une apparente multitude de voies vous ramenant à votre point de départ initial alors que le même décor se déroule devant vous tel un powerpoint en boucle. Tous les lieux de promenade sont structurellement construits afin que toute marche soit guidée sans aucune possibilité d'inversion, de dépassement ou de subversion. Le promeneur ne peut construire son itinéraire : il ne devient jamais flâneur. Dans le mall, comme nous le verrons plus loin, cette contrainte circulaire est renforcée par la présence des marchandises et des comportements que ce type de lieu induit.

Les tours ou gratte-ciels sont l'élément architectural et urbanistique majeur du développement urbain contemporain aux E.A.U. Elles vont souvent par deux (ou, plus rarement, par groupe), l'une plus petite que l'autre, différemment orientée ou de forme légèrement adaptée. Les Cheikhs en font l'emblème de la naissance de leurs états à la modernité, de la rupture avec le nomadisme et les contraintes du désert, que l'on peut désormais faire fleurir. Ce sont des immeubles-symboles qui fleurissent, agrémentant des structures gigantesques, comme Palm Jumeira, l'île-palmier artificielle, dont l'ubris intime est d'être visible depuis un lieu extra-terrestre, la lune... Elles sont des repères par leur hauteur et par leur brillance, dû le jour aux vitrages, la nuit aux lumières qui les agrémentent. Leurs silhouettes nocturnes, agitées de scintillements, leurs structures soulignées de lignes lumineuses en font l'équivalent de nos monuments historiques souvent artistiquement éclairés. A une heure avancée de la nuit, certaines laissent encore échapper des bruits de chantiers, qui les dotent de vie alors qu'elles ne sont encore que des coques vides. Ces carcasses sont parfois couvertes d'un enduit noir bitumineux qui les transforme durant le jour en squelettes calcinés, flambés par leur démesure, en attente de chair. Les tours remarquables par leur grandeur ou leur design marquent l'espace de l'ensemble urbain comme autant de points d'orientation auxquels les habitants se réfèrent pour donner leurs coordonnées, dans ces villes sans système d'adresses postales. Les chauffeurs de taxi savent parfaitement bien comment aller à la tour Marks & Spencer mais pas comment se rendre à tel hôtel. Ce sont les landmarks du labyrinthe urbain, des marqueurs de territoires. La tour en construction destinée à être la plus haute d'Abu Dhabi s'appelle d'ailleurs le Landmark. Marquage, poinçonnement de la terre n'est pas intégration dans un environnement. Le promeneur perçoit davantage ces entités étranges comme les pièces d'un gigantesque Lego posées là, par hasard, hors-sol, éléments d'un échiquier à la grandeur de l'Etat, que l'on pourrait bien d'un jour à l'autre décider de pousser ailleurs. Leur base ne dialogue vraiment qu'avec les autoroutes et leurs objets corrélats, les automobiles, qu'elles ingèrent et crachent inlassablement. Le piéton en est réduit à se frayer lamentablement un chemin semé d'embûches entre de silencieux et surnois véhicules de luxe pour essayer de pénétrer l'un de ces géants. Il a conscience que sa nature humaine le ravale au rang non enviable d'insecte déplaisant quand il n'est pas revêtu de son armure-bulle mécanique. L'intelligence constructrice de ces monstrueux édifices est pourtant

abritée par l'un de ses semblables. Elle doit correspondre à une part cachée de l'humanité post-moderne désincorporée.

Ici comme partout dans les zones touristiques de Dubaï, les terrains vagues jouxtent les chantiers en construction et les immeubles luxueux. Certaines fondations, certains chantiers sont abandonnés depuis des mois. La crise est passée par là. Cette alternance d'hyper-modernité et de ruines évoque un pays sous-développé. On voit les structures des immeubles en cours d'achèvement (parpaings ou béton, ciment brut) et on voit ce qui recouvre cette structure : dalles de couleur sable, panneaux de verre... Il s'agit véritablement d'un habillage au sens vestimentaire, et d'un habillage luxueux. Les immeubles finis sont clinquants mais leur juxtaposition avec des immeubles à l'état intermédiaire fait penser à un vernis d'apparat. Toutes ces constructions semblent fragiles. On imagine l'abandon de ces villes construites sur du sable, leur écroulement à plus ou moins longue échéance ou leur recouvrement par le désert... Dubaï a été construit sur du sable. Depuis Palm Jumeira, la ville ressemble déjà à un mirage.



Cette frénésie de construction (on dit que Dubaï contiendrait un cinquième de toutes les grues de la planète) aboutit à l'absurdité suivante : les plans que l'on trouve dans le commerce figurent aussi les projets non encore réalisés ! Jamais dans l'histoire du monde la carte n'a autant précédé le territoire. Les tours, les îles artificielles, les musées, l'un des terminaux de l'aéroport préexistent au réel, existent virtuellement sur les plans, les cartes postales et les panneaux de signalisation. Tout est déjà visible de ce qui sera peut-être réel un jour...



### 3/ Les malls

Le mall est le lieu à visiter : c'est la grande attraction proposée par les E.A.U. Les malls se ressemblent tous. Sur plusieurs niveaux, leurs allées aboutissent à des rotondes. Le niveau le plus haut est réservé au nourrissage (food center), des dizaines d'enseignes de restauration rapide s'y trouvent regroupées. Il y a de petits malls attenants aux hôtels et d'immenses où se retrouve la population de Dubaï.

Le Dubaï Mall, aux abords de la Burj Khalifa, est le plus grand centre commercial du monde avec ses 836 000 m<sup>2</sup> de surface commerciale pour 1200 boutiques<sup>6</sup>. De nombreux emplacements sont encore vides, dans certaines allées il n'y a personne. Des galeries annexes plus étroites et luxueuses, aménagées en souk traditionnel, sont réservées aux commerces prestigieux (or, bijoux, haute couture...). La répartition des différents magasins répond à des lois issues des sciences comportementales. Leur alternance judicieuse permet de ne jamais chercher vraiment un type de commerce puisque vous êtes sûr d'en trouver un autre en avançant. L'image d'une galerie commerciale occidentale bondée représente mal le mall émirien. Les allées sont larges, il n'y a jamais foule. La distance entre vous et les gens est grande, il n'y a pas de cohue, l'atmosphère est feutrée, les gens marchent lentement, leurs gestes sont empreints de nonchalance. La vision de leur déambulation et le défilement des vitrines lié à votre propre progression donnent l'impression d'un flux permanent, d'une coulée languissante, autonome sur laquelle vous ne pouvez agir. Vous suivez du regard, dans un rythme lancinant de montée et de descente, le mouvement des escaliers mécaniques, projetant le chemin à prendre et ce qui reste à parcourir pour l'atteindre. Vous entrevoyez, dans une vue panoramique mais toujours partielle, l'étage auquel vous souhaitez accéder puis, en tournant la tête, celui que vous venez de quitter. Au sol, le marbre brille comme un miroir mais c'est l'impression de plastique qui rend le mieux compte de tout ce qui est matière ici. En effet, le marbre et le verre (ainsi que l'asphalte déjà cité) ont la texture apparente de ce matériau composé de pétrole ; les reflets qui s'y distinguent sont assez clairs pour y reconnaître le réel mais suffisamment troubles pour perturber et embrouiller toute vision. Les rambardes en verre, les vitrines créent un décor sans substance fait de transparence et de reflet. Les plafonds blancs avec leurs décrochés et leurs puits de lumières artificielles participent de cette illusion visuelle constante. Votre regard ne se fixe jamais, il rebondit, il suit sans cesse un point de fuite toujours nouveau. Rien ne l'arrête, il glisse sur tout, passe d'un reflet à l'autre, d'une surface réfléchissante à la transparence d'une autre. Jamais vos yeux n'arrêtent de voir mais vous ne voyez pas vraiment, vous êtes hypnotisés, accaparés par cet univers visuel. Ces surfaces, planes ou verticales, sont sans cesse essuyées, balayées, lustrées par un personnel d'entretien pléthorique et étranger. Il faut que ça brille !

---

<sup>6</sup> Il comprend 120 restaurants et cafés, l'un des aquariums les plus grands au monde, une patinoire olympique, des chutes d'eau, un hôtel de luxe cinq étoiles avec 250 chambres et 450 appartements, 14 000 places de parking, le premier parc à thème Sega, un multiplexe de 22 salles et une rue au toit ouvrant (<http://www.thedubaimall.com/en>).

Dans le mall, l'individu ne peut pas flâner non plus, il est assujéti à son regard : ce n'est plus qu'un conducteur sans voiture qui tourne en rond dans une lumière artificielle et un air parfumé. Ici, les mêmes panneaux lui indiquent toutes les directions. Les objets, contenus dans les vitrines des magasins d'un mall, n'ont pas d'aura en tant qu'objets manufacturés de luxe et il est de plus impossible que vous puissiez leur en attribuer une car votre subjectivité est engourdie, exténuée à cause de l'excès du visible et de ses reflets.

L'atmosphère qui se dégage des marchandises, valorisée par le lieu, semble être incluse dans un air conditionné que vous ne pouvez vous empêcher de respirer et qui, remplissant votre corps, touche votre psychisme lui-même. Vous vous sentez contaminés peu à peu par le lieu, ce lieu qui dicte son temps. Il n'y a pas d'horloge dans le mall, le temps y passe très vite sans que vous vous en aperceviez. Il semble imprégné de dérégulation, il abdique au profit de l'espace, d'un espace quadrillé, soumis au regard. C'est un présent perpétuel qui se vit là, l'éternel présent d'un non-lieu « sur lequel le soleil ne se couche jamais ». Le mall n'est pas une accumulation outrancière de marchandises mais un lieu où les relations sociales sont réifiées. Avant tout achat de marchandises, ce que le groupe humain paie en premier dans le mall est un type de relation, mécanisé, automatique, reproductible.

Marx, dans « Le Caractère fétiche de la marchandise et son secret »<sup>7</sup>, analyse le double aspect de la marchandise : matérielle et sociale, substantielle et relationnelle. Les marchandises présentes dans les vitrines cristallisent un mode relationnel (une façon d'être à l'autre) et l'espace architectural qui contient les magasins crée le cadre structurel de ces relations.

Vous n'êtes pas à un seul endroit dans le mall mais dans tous les endroits, passés et futurs, par lesquels vous passez. Le fait qu'au bout d'une ½ heure vous reveniez nécessairement à un endroit déjà traversé commence à créer en vous certains repères et vous familiarise avec ce lieu que vous détestez. Vous fuyez finalement ce mode d'organisation visuelle de l'espace et vous fuyez aussi l'autre partie de vous qui voudrait en jouir totalement.

Le mall est un « dispositif »<sup>8</sup>. Le dispositif est un lieu érigé en système, c'est-à-dire aménagé en fonction d'un seul objectif. Sa caractéristique centrale est l'alternance de liberté (une pseudo-liberté) et de contrôle. L'efficacité du mall est la circulation des personnes associée à une normalisation des comportements. Le dispositif exerce une contrainte, il régleme un espace par des techniques (architecture, vidéo-surveillance) et par du personnel (gardiens, personnel d'entretien) ; mais il mesure aussi le degré de soumission de ses usagers en faisant en sorte qu'ils intègrent les règles. En outre, la transgression est intégrée au dispositif. Par exemple, courir ou stagner dans un mall devient très vite anormal : les comportements sont donc uniformisés et tous les usagers comprennent qu'ils doivent l'être. Dubaï, comme les sociétés post-modernes, concentre un grand nombre de dispositifs : autoroutes (fonction : se déplacer), parkings (fonction : se garer),

<sup>7</sup> Le Capital, Livre 1, tome 1 (1867).

<sup>8</sup> TIQQUN. Contributions à la guerre en cours, La Fabrique, 2009.

aquaparks (fonction : se divertir), etc. Ce qu'il y a de commun à tous ses dispositifs c'est le fait de payer quelque chose qui a un usage unique et dont la personne qui l'utilise perçoit la nécessité. Ce qu'est essentiellement le dispositif c'est le fait de payer pour être absent du monde ; le dispositif est un non-lieu qui implique l'oubli de l'être au monde.

#### **4/ La distanciation et son antidote**

Le rêve des architectes fonctionnalistes semble s'être réalisé à Dubaï. Chaque lieu a sa fonction : commerciale (le mall), spirituelle (la mosquée), résidentielle (le palais). Ces lieux sont clos sur eux-mêmes, se juxtaposent et la voiture est l'outil qui les relie. Se déplacer en voiture, c'est se déplacer dans un espace privé. Il n'y a pas d'espace public aux E.A.U. L'espace public est un espace que l'individu partage avec d'autres individus qu'il ne connaît pas. C'est l'appropriation d'un lieu par chacun avec la conscience qu'il doit être partagé. Aux E.A.U., tout est privé et l'espace qui ne l'est pas est un non-lieu. Les palais résidentiels avec leur parc constituent des espaces familiaux collectifs mais privés. Le caractère étendu des réseaux familiaux rend peut-être moins nécessaire les rencontres au sein d'espaces de sociabilité. Les gated communities, quartiers résidentiels fermés et sécurisés, sont un espace privé étendu à un ensemble de personnes cooptées.

Les rôles sociaux sont déterminés en fonction du lieu où ils se produisent et les personnes qui les jouent sont identifiables grâce à leur uniforme. La question du voir est donc centrale. Chaque personne est identifiée visuellement en rapport au groupe auquel il appartient et à la fonction qu'il occupe. On distingue diverses fonctions réparties en 5 ou 6 groupes : les locaux (émiriens en blanc, émiriennes en noir), les ouvriers (en habit fluorescent), les travailleurs domestiques (portiers, gardiens, chauffeurs, voituriers...), les commerçants, les businessmen et les touristes. Notons également que chaque groupe a sa dominante ethnique. Les commerçants, par exemple, viendraient principalement du Liban, de l'Égypte et de la Syrie tandis que les businessmen de la Russie et de l'Iran. Trois grandes classes sociales se dégagent toutefois : les émiriens, les immigrés<sup>9</sup> et les touristes. Les premiers sont rentiers ou occupent des postes régaliens, les deuxièmes travaillent<sup>10</sup> tandis que les troisièmes regardent.

La fonctionnalité des lieux induit des comportements mais c'est la communication entre les personnes qui objective le plus cette uniformisation. D'abord, on n'énonce que ce que propose le lieu. Ensuite, chaque nationalité parle l'anglais que sa langue natale lui permet de prononcer si bien que les conversations se terminent souvent par l'échange de mots-clefs, sans construction syntaxique, sur

---

<sup>9</sup> De 10 à 15 % seulement de la population sont émiriens. Les 80 à 85 % restants se composent de travailleurs immigrés. Parmi eux, 80 % sont des hommes.

<sup>10</sup> On distinguera les immigrés pauvres constituant la main d'œuvre ouvrière et domestique, issus des pays arabes et asiatiques (Inde, Pakistan, Bangladesh, Philippines, Sri Lanka, Indonésie, Népal...), des expatriés issus des pays occidentaux profitant de la manne économique du développement émirien.

le mode google. De plus, ce n'est même pas une pensée binaire du type fine/not fine qui s'élabore, mais une pensée unitaire du type fine. All is ever fine, car toute opinion négative serait vécue comme un enfer ou comme impossible par la personne à votre service et toute nuance impliquerait trop d'effort pour un résultat sans doute nul. La communication est donc appauvrie à l'extrême. Le mélange des nationalités tant vanté par tous ne sert à rien puisqu'on n'échange pas si ce n'est quelques aspects propres à sa culture que chaque nationalité d'expatriés, dans les conversations mondaines, donne à voir par pure convenance.

Le rapport à autrui, automatisé par la novlangue anglaise, reste assujéti au regard comme toute relation au réel de ce monde insaisissable. On peut parler d'un totalitarisme sensoriel. Ce n'est pas l'abus d'un monde de vision mais la vue qui empiète sur le domaine des autres sens. La vue est autoritaire et agressive ; elle hypnotise et absorbe tout l'être. A côté, les sons sont pauvres et les mêmes, omniprésents, vous abrutissent continuellement. Il s'agit du ronronnement des voitures et des souffleries intérieures et extérieures de la climatisation. Les bruits des travaux (coulage du béton, pilonnage...) viennent compléter, jour et nuit, ce fond sonore. La musique lounge des malls, des restaurants et de tous les espaces publics, ainsi que les parfums ajoutés à l'air conditionné, homogénéisent l'ambiance des lieux sans voitures. On constate un appauvrissement de l'étendue de la gamme des sons et des odeurs au profit de la vue. Le goût est lui aussi atrophié grâce à l'alimentation mondialisée de ce monde sans saveur. Chaque restaurant, chaque snack, propose une ou deux spécialités alimentaires insipides de chaque pays : nachos, nems, burger, poulet tandoori, kebab... De plus, le plaisir gustatif de manger est supprimé au profit d'une représentation du nourrissage liée à l'apparence du restaurant (son design), au menu visuel des plats et à la décoration élaborée des assiettes. Les besoins primordiaux sont donc comblés mais la copie a la préférence sur l'original. Le sommeil et le repos se pratiquent dans des hôtels de luxe qui voudraient ressembler à des musées. Lors de votre séjour, vous visitez d'ailleurs les halls et les galeries des autres hôtels, ceux que vous ne pouvez vous payer. Il "faut voir" tel lobby, tel restaurant... Les lieux d'aisance sont luxueux et immenses : ils constituent également une attraction non négligeable. De même, on se déplace beaucoup en voiture (une moyenne de 3 heures par jour) mais tout déplacement implique, pour ne pas sombrer dans l'ennui, la vision du paysage : nouvelles tours, nouveaux chantiers, nouvelle autoroute... Tout se fait à l'aune du sens de la vue, tout se résume à ce seul rapport au monde. Ce n'est pas un monde de la consommation<sup>11</sup> mais un monde de la vision où voir est une façon de consommer qui implique tout le corps et le psychisme en rendant leurs fonctions respectives, motrices et imaginaires, passives.

Le "moi-voir" est, d'un point de vue général, la négation de la dimension vitale de la réalité humaine et, en particulier, la primauté accordée au sens de la vue dans ce processus. Le corps est nié dans sa diversité sensorielle (les 4 sens atrophiés) au profit de la vue, sens de la distance. Concevoir le réel par la vue implique une adaptation des structures psychiques. Le moi se satisfait de la perception à distance

---

<sup>11</sup> Vous pouvez aussi consommer, les produits étant 20 % moins chers car détaxés.

des objets du réel ; il en oublie qu'il y a une distance. Cette absence de contact direct avec le réel est jouissive ; elle conforte la pulsion de détachement et aboutit à une confusion du moi avec le réel dans une sensation globale de "miroitement psychique".

La vieille ville contraste de façon éclatante avec ces marinas touristiques et propose enfin une vie sans voitures, une ville pour le flâneur et un espace public en devenir. La crique est un bras de mer autour duquel s'est agglutinée la ville et que l'on traverse en abra, bateau traditionnel en bois et à moteur. Le long des quais s'entassent des montagnes de caisses et de ballots juste débarqués des bateaux ; à l'intérieur des terres, dans le quartier de Deira, magasins à touche-touche dans les rues alternent avec les souks. Les immigrés vivent ici, ils recréent cette humanité, niée partout ailleurs. Ils vous regardent, vous sourient, rient en vous croisant. Ils se touchent, se tiennent par la main, exaltent le sens du toucher, sens de la proximité. A Abu Dhabi et à Al Ain, nous retrouverons ces souks aménagés sur de petits parkings improvisés, longeant les hauts immeubles, ils diffusent des odeurs douces et fortes de nourritures, d'épices et d'encens. Dans ces lieux, les touristes occidentaux sont rares. Les sens les plus intimes, le toucher et l'odorat, retrouvent une prédominance bienvenue et compensent, dans nos organismes, le sens de la vue si tristement sollicité depuis notre arrivée. Mais c'est aussi notre sens de l'espace qui se trouve ragaillardi. Des ruelles embarrassées de sacs débordant de produits alimentaires aboutissent à des passages étroits et couverts qui débouchent sur d'autres rues formant un enchevêtrement réel puis imaginaire. L'entassement des marchandises constitue une myriade de formes, de textures et de couleurs, leur affaement sur les trottoirs et dans les passages forme des obstacles que l'on doit enjamber ou frôler. On y trouve, dans mon souvenir, des épices en poudre (safran, paprika), en graines (cumin), en noix (muscade), en racines (curcuma), en gousse (cardamome), en écorce (cannelle)... Les différentes pâtes de curry parachèvent ce tableau ainsi que le coriandre dont les fruits (sous forme de graines) et les feuilles sont utilisés dans d'innombrables préparations. Cette diversité et cette abondance contrastent avec l'uniformité et la rareté des marchandises du mall qui ne sont pas accumulées et juxtaposées mais parcimonieusement exposées sous les sunlights, derrière des vitres. Enfin, dans ces souks, les marchandises sont des matières premières destinées à être transformées et incorporées. C'est dans ces endroits que nous avons le mieux mangé et c'est ici que nous nous sommes sentis exister dans le regard des autochtones. Le retour de la subjectivité et de l'humain se fait par les immigrés, sur le mode marchand, certes, mais un mode antithétique au mall, un mode de la dépense où la profusion, le redoublement, l'accumulation constituent le biais ironique de la quantité et où la quantité est diversifiée et non pas uniformisée. Dans l'oasis d'Al Ain, composée de palmiers et irriguée par un réseau de canaux, nous nous sommes retrouvés un après-midi pendant plusieurs heures les seuls visiteurs et nous avons croisé des émiriens qui, pour la première fois, nous ont salués.

La réglementation et la privatisation de l'espace, l'abolition de toute communication, l'atrophie des sens, la saturation de la vue sont les faits marquants d'un système mettant en place un régime tyrannique : ce n'est pas une tyrannie politique (ce n'est qu'un régime politique autoritaire) mais une tyrannie de la vie quotidienne où tous vos gestes, toutes vos actions et pensées sont normés de façon diffuse, sans violence.

L'hostilité de l'espace extérieur vous fait espérer, en rentrant à l'hôtel, la découverte d'un refuge. L'hôtel de luxe est une ville en soi (spa, piscine, salle de gym, salons, bureaux, accès direct au mall...) et votre chambre s'avère un complexe technologique. Elle se compose d'une multitude d'éclairages, d'une climatisation, de 3 téléphones, d'un écran géant de télévision, d'un détecteur de fumée... Dans le couloir, des antennes de téléphones portables sortent du plafond tous les 10 mètres. L'abondance des prises électriques, des équipements divers (cafetière, radio...) et de la wifi créent un ensemble de champs électromagnétiques perturbant l'atmosphère de ces lieux et le système nerveux des personnes qui y séjournent. Les sources de lumière, intérieures (veilleuses, clignotements...) et extérieures (absence de volets), empêchent l'obscurité totale. Les canapés et les fauteuils de cet hôtel, dont les couleurs et les formes luxueuses attirent le regard, ont des assises désagréables si bien que vous n'y êtes jamais bien installés. Le luxe cache un inconfort permanent.

Ce que dit Bruce Bégout du motel américain est transférable aux hôtels de luxe émiratis : « Dans sa misère mobilière, une chambre de motel concrétise de façon parfaite l'espace psychique des êtres fortunés ou infortunés mais tous également sans domicile fixe qui gravitent éternellement autour des espaces énucléés des villes. Y séjourner résume dès lors mieux que toute déclaration l'état de déterritorialisation de l'espèce humaine. Espace du remuement perpétuel, il a été construit en fonction de ce mobilisme universel et pour lui. Le nomade américain parle deux langues : l'anglais et l'automobile. »<sup>12</sup>

Au 9<sup>ème</sup> étage nous attend pourtant une piscine qui a tout d'une oasis dans cet univers cauchemardesque, si toutefois on peut faire momentanément abstraction de la débilitante musique lounge qui, comme partout, est distillée par des haut-parleurs adroitement dissimulés dans les bosquets. S'immerger dans ce bassin de forme baroque est une expérience mémorable. Cette infinie pool dont les flots passent le bord pour se déverser dans une douve ménagée tout autour, vous donne l'impression de nager/voler entre les gratte-ciels qui cernent l'hôtel tout en demeurant à l'abri dans une poche amniotique. La menace minérale environnante est comme dissoute dans ce havre liquide. Le masculin phallique cède, adouci par la féminité de l'eau, l'air, l'eau et la terre (dressée) oniriquement vous portent, prolongements naturels du mouvement. Les frontières entre naturel et fabriqué/factice pour une fois tombent, au moins le temps d'un bain.

---

<sup>12</sup> BEGOUT, B. Lieu commun, Allia, 2003, p. 71-72.

## 5/ Abu Dhabi

Après cinq jours passés à Dubaï, nous partons en voiture pour Abu Dhabi, distante de quelques 120 km. L'émirat d'Abu Dhabi a du pétrole, contrairement à celui de Dubaï. La ville, est la capitale administrative des E.A.U.<sup>13</sup>

A la sortie de Dubaï, nous attendons avec hâte le désert mais aux confins de la ville ce n'est que résidus de chantiers et décharge à ciel ouvert : vieux tuyaux, barrières éventrées de fils de fer, au loin des usines, quelques bâtiments délabrés, des fondations à peine sorties de terre. Partout où passe l'autoroute, la nature est transformée en terrain vague. Enfin, le désert, total : sans dunes, sol rocailleux et sable clair parsemé de touffes d'herbe.

Arriver dans un lieu inconnu est un événement qui influe sur ce que l'on perçoit de ce lieu. Le contexte du voyage, le contraste entre ce qu'on quitte et où l'on arrive, les idées que l'on se faisait du lieu, tous ces facteurs jouent aussi un rôle dans cette découverte. Cette première perception est donc subjective mais c'est là aussi que tous les sens et la conscience sont en éveil.

En arrivant à Abu Dhabi, nous quittons Dubaï pour une ville à taille humaine, plus proche des standards européens. Nous retrouvons donc un modèle préexistant à notre expérience de Dubaï contrastant avec son luxe rutilant et pharaonique. Une avenue modeste de 6 voies, des immeubles bas (4-5 étages), une mosquée entourée d'un jardin, de petites places ou parkings, de grands trottoirs, des commerces en rez-de-chaussée et des ruelles longeant les immeubles. Nous voyons des gens sur le boulevard et dans les rues perpendiculaires. Nous nous enivrons de ce grouillement humain retrouvé en opposition avec la verticalité, la raideur et l'artificialité de Dubaï. Dans le vieux centre d'Abu Dhabi, au pied de notre immeuble, nous retrouvons un souk et sa vie animée. Et à quelques mètres le chantier d'une nouvelle tour. Il faut que la ville rivalise avec Dubaï. Les immeubles, construits dans les années 80, sont déjà décrépis, insalubres : ils font penser à des bidonvilles. Ils seront bientôt rasés pour de nouveaux projets immobiliers. On ne construit pas pour durer. Les travaux finiront-ils un jour ? Il est probable que l'état de chantier permanent soit le quotidien de ce pays. Sur la photo ci-dessus, trois « couches » d'immeubles se distinguent : en bas à



<sup>13</sup> Découvert en 1958, le pétrole, à Abu Dhabi, fut exploité à partir de 1962. En quelques années, ce modeste émirat se plaça parmi les grands États pétroliers du Moyen-Orient. Dès 1965, la production d'Abu Dhabi dépassa 13,5 millions de tonnes, pour atteindre 68 millions de tonnes en 1974. Regroupant 40 % de la population de l'ensemble des E.A.U., Abu Dhabi (1,6 million d'habitants en 2007) est cinq fois plus étendu que les six autres émirats réunis. Abu Dhabi, misérable bourgade de pêcheurs de 4 000 habitants en 1962 au moment où débute l'explosion pétrolière, atteignait 400 000 habitants vingt ans plus tard, et dépassait même 500 000 habitants en 1988. Entre 1968 et 1985, l'émirat a vu sa population multipliée par quatorze. Le rêve du souverain d'Abu Dhabi, Cheikh Zayed, a toujours été de « faire fleurir le désert ». Cette recherche de la verdure se retrouve dans la ville même d'Abu Dhabi, où les espaces verts ont été multipliés à grands frais. [source : Universalis]

droite, ils datent des années 80 et sont insalubres, les deuxièmes derrière sont des années 90 et le gratte-ciel, au fond, est en cours de construction.

Quand on approche la grande mosquée Cheikh Zayed d'Abu Dhabi, et que l'on a feuilleté quelques livres d'art et d'architecture, on a d'emblée une impression visuelle autant que verbale qui dit : « Taj Mahal ». Les immenses coupoles de marbre absolument blanc, déclinées en moyennes puis petites copies, couvrent cet ensemble en forme de quadrilatère et vous plongent immédiatement, occidental que vous êtes, dans votre fantasme intime de mille et une nuits. Rien ensuite de vous en détachera, car chaque élément de l'ensemble y concourt puissamment. L'ample esplanade entourée de colonnades pour la déambulation et la déserte des lieux de culte et de prières est pavée de marbres colorés dont la mosaïque dessine d'immenses fleurs, toutes différentes, et nous fait amèrement regretter de ne pouvoir planer sur un tapis volant pour en apprécier l'harmonie générale. Vous êtes saisis par la magnificence, le goût et l'équilibre de cette architecture.



Le cœur de l'édifice, la grande salle de prières, porte encore ces marques. Immense, elle n'écrase pas le fidèle (ni l'infidèle touriste pour un temps travestie en fidèle<sup>14</sup>) par sa hauteur car elle préfère l'horizontalité et la lumière naturelle autant qu'artificielle à la verticalité et la pénombre des anciennes cathédrales. On y enfonce ses pieds nus dans une prairie fleurie dessinée sur une plantureuse moquette verte puis on s'y assied pour admirer les motifs géométriques creusés dans les murs, gravés dans le verre des portes, ou bien encore les incrustations de nacre, volubilis grimpant sur les poteaux et les colonnes qui rythment l'espace de la salle. On y converse agréablement. Les enfants jouent. Rien de trop solennel en dehors des temps de prière et du périmètre sacré réservé, du centre duquel, on le comprend vite, le badaud est banni. Seuls les énormes lustres un rien trop clinquants entachent la grâce du lieu quand ils sont éteints. Nous partons, enchantés par ce bâtiment qui alimentera nos rêves d'Orient.

<sup>14</sup> Tout individu de sexe féminin doit revêtir l'abaya noire prêtée à l'entrée par des gardes africains bienveillants.



A la fin de notre séjour à Abu Dhabi, nous visitons Yas Island après avoir traversé le chantier de Saadiyat Island, future île aux musées qui accueillera en 2012 une succursale du Louvre (réalisée par J. Nouvel), un Guggenheim (F. Gehry), un musée maritime (Tadao Ando), une salle de spectacles (Zaha Hadid), un musée Cheikh Zayed (N. Foster).

En y allant, on retrouve le désert qui est envahi par une accumulation d'autoroutes à multiples voies, d'échangeurs autoportés se croisant et s'étendant à l'horizon. Les lampadaires les longent à l'infini jusqu'au point de fuite de chaque plan que le regard embrasse. L'espace au-dessus du sol est construit autour de ces lignes verticales (lampadaires, pylônes, poteaux) et diagonales (lignes à haute tension). Au niveau du sol, ce sont les lignes blanches tracées sur le macadam, les voies elles-mêmes cadrées par leurs accotements et la barrières ou grillages dans le désert qui délimitent l'espace horizontal. Quelques plots en acier, sur des trottoirs sans passants jettent leur ombre en d'autres traits opposés. Tous ces lignes construisent une perspective, rythment l'espace de façon monotone et encerclent notre regard qui essaie d'échapper au cocon que constitue l'habitacle de notre voiture et son air climatisé. Partout où le regard se porte, on a l'impression de voir le même paysage, de façon différente. Chaque plan de l'espace est déjà construit, cadré, quadrillé, saturé de lignes. La représentation, ancrée géométriquement dans le réel, déréalise ce paysage de même que le bleu gris uniforme du ciel, de l'asphalte et du métal. Cet aspect fictif est renforcé par l'incongruité d'un tel équipement en plein désert. Flèches au sol, pancartes routières martèlent des directions mais rien, dans cet espace qui n'est pas un lieu, ne propose le sens du chemin à prendre. Le besoin de tours toujours plus hautes que les autres n'est plus étonnant si on les considère comme des landmarks, des repères lointains nécessaires à l'automobiliste vite perdu dans cet univers qui se propage à l'identique.



La dernière image que nous aurons d'Abu Dhabi, nous la recueillerons durant un dîner en haut d'une tour, dans un restaurant tournant. Une dernière fois les lumières de la ville s'offrent à nous dans un point de vue surplombant, presque éthéré. A travers la vitre, la beauté inaccessible, purement scopique, nous frappe encore plus tristement à la veille de notre départ.

## **6/ Départ d'Abu Dhabi**

C'est le matin de notre départ ; nous partons d'Abu Dhabi en taxi mais il est difficile de dire à quel moment nous sortons de la ville. Durant 20 km, avant de prendre l'autoroute, nous longeons une succession d'habitations, de gated communities et de palais. Puis, pendant 50 km, où nous pensons enfin être sortis d'Abu Dhabi, la route, puis l'autoroute, se trouvent bordées, des deux côtés, par une rangée de palmiers et une étendue de gazon d'environ 5 mètres de large. Des parties sont encore inachevées et l'on voit les tuyaux noirs en plastique, goutte à goutte destiné à irriguer cette oasis permanente qui agrémente les voies. Au-delà de ces bandes, ce n'est pas encore le désert mais les murs des palais et, au loin, des propriétés encore en construction. L'un des murs décoré d'une frise colorée et surmonté d'une grille ouvragée, s'étend sur 10 km (je le mesure au compteur de la voiture). Plusieurs murs se succéderont ainsi de sorte que le désert ne nous sera visible que pendant 20 km (sur les 120 km entre Abu Dhabi et Dubaï), au-delà de barrières grillagées, car déjà nous rentrons dans la zone péri-urbaine de Dubaï (centrales électriques, entrepôts...). Le projet d'une mégapole rejoignant ces deux villes et entourant l'autoroute est déjà presque réalisé.

« Faire fleurir le désert », car tel était le souhait de Cheikh Zayed, c'est d'abord créer un espace opposé au désert (une oasis). De la même manière que les palissades ou les murets qui partout sur les fronts de mer cachent la plage, les rangées de palmiers, le gazon et les murs le long de l'autoroute luttent visuellement contre le désert et structurellement contre l'avancée du sable toujours susceptible de recouvrir ce qui a été construit par l'homme. On sent qu'aux E.A.U., tout ce qui est construit va contre la spécificité du milieu. Le déplacement en voiture reste alors la seule activité justifiant l'installation d'un tel dispositif. Il s'agit, pour les émiriens, d'un saut qualitatif dans leur façon de se déplacer dans le désert. Les touristes peuvent d'ailleurs retrouver les aspérités et l'inconfort de ce milieu naturel en participant à des raids organisés à pied, à dos de chameau ou en 4x4. On peut donc retrouver un sens à la construction de cette civilisation dont le déplacement en voiture constitue de nos jours l'emblème : la volonté de maîtrise sur l'environnement.

Contrairement à ce qui se dit, ce monde n'a pas été créé à partir de rien, il n'avait rien d'une terre vierge. Le désert, ce n'est pas rien. La volonté gouverne, rien ne paraît prendre en compte ce qui préexiste. Les bédouins ont une histoire, liée à l'histoire du nomadisme, dont les caractéristiques sont niées par cette ville nouvelle.

Quelle histoire s'est inscrite dans ce saut quantitatif ? S'agit-il de rupture ou de continuité ?

Le nomadisme (l'apolis), constitutif de la vie bédouine et lié à l'environnement, n'est-il pas recréé ici de toutes pièces dans la mégapole ? Ne pourrait-on pas considérer que cette organisation sociétale, où la principale activité de l'émirien est de parcourir son pays, d'hôtels de luxe en palais, est l'héritière de la vie nomade de jadis, ou son succédané ?

Toutes ces questions resteront sans réponse avant qu'on ne s'intéresse à la mentalité profonde des émiriens. Qui sont-ils ? Que pensent-ils ? Quelle est leur impensé ? Existe-t-il des émiriens opposés à ce modèle d'organisation de la société ? Combien de générations faudra-t-il pour qu'apparaissent des écrivains et des historiens, des témoins lucides ayant la langue et la méthode pour critiquer ce monde ? L'implantation d'universités occidentales<sup>15</sup> va-t-elle y contribuer ? Ou n'est-elle que la simple adaptation d'un système d'enseignement à une réalité hypermarchande (fourniture d'un label et formation de gestionnaires à la chaîne) ?

Nous ne savons des émiriens que ce que nous voyons de leurs réalisations. Pourquoi ont-ils choisi ces aspects de notre monde ? Pourquoi les radicalisent-ils ? Ne serait-ce pas une forme de ressentiment qui les mènerait à pousser la culture et l'urbanisme occidentaux dans ses limites ultimes par une radicalisation qui a tout de la parodie ? Avoir une place sur le terrain international par le gigantisme urbain quand on ne peut encore compter « naturellement » par son histoire, sa culture, ou... ses armes géostratégiques<sup>16</sup>.

La grande vérité, qui n'est certes pas nouvelle et qu'illustrent les E.A.U., est que le capitalisme s'accommode très bien d'un régime autoritaire. F. Cusset note : « Dubaï fut décrété ville-monde par ses maîtres du jour au lendemain, et déboursa alors aussitôt de quoi attirer les travailleurs migrants (de l'ouvrier à l'agent de change) qui la feraient telle effectivement. Ce que le grand islamologue Jacques Berque écrivait de la capacité d'absorption accélérée du capitalisme occidental par un certain islam proche-oriental, où certaines zones aujourd'hui surcompétitives sont passées en quelques années du féodalisme à l'hypermodernité, est peut-être valable pour Dubaï plus que pour toute autre cité... ».<sup>17</sup>

La question de Dieu est aussi centrale. Quand on considère qu'après la mort, le paradis nous attend, comment ne pas considérer toute organisation sociale comme futile ? Comment ne pas s'abandonner à la superficialité, à l'or, au brillant du monde terrestre puisque la vraie vie est ailleurs ? Ce dualisme est le produit d'une mentalité encore imprégnée des habitus de pensée issus du fait religieux. Une pensée qui n'a pas encore pris conscience de l'aliénation découlant du dogme théologique ne peut

<sup>15</sup> Une antenne de l'université Paris-IV-Sorbonne a été ouverte à l'automne de 2006 à Reem Island, à l'Est d'Abu Dhabi. La New-York University entame sa rentrée en septembre 2010. En tout, une quinzaine d'universités européennes et d'Amérique du Nord se sont installées au EAU.

<sup>16</sup> Le pétrole peut être une arme géostratégique mais, jusqu'ici, il n'a pas permis aux E.A.U. d'avoir réellement une voix prépondérante dans le concert des nations. D'autre part, il est aujourd'hui une ressource en voie de disparition même si les experts ne parviennent pas à déterminer la longévité des réserves.

<sup>17</sup> CUSSET, F. « Questions pour un retour à Dubaï ». In DAVIS, M. Le Stade Dubaï du capitalisme. Les prairies ordinaires, 2007, p. 56.

pas critiquer l'organisation politique sur terre. De la critique du ciel à la critique de la terre<sup>18</sup>, la pensée occidentale a fait une partie de son histoire.

Pendant, en Occident, l'aliénation a fait retour sous la forme de l'économie. Notre système économique, qu'il soit financier (la bourse) ou sociétal (la consommation), est devenu une nouvelle religion. L'intérêt des émiriens pour ce système est une double revanche : revanche matérialiste sur le strict plan des échanges commerciaux et boursiers ; revanche spirituelle car les émiriens ne sont pas dupes de la pauvreté métaphysique de ce système auquel ils opposent, en compensation, un paradis. Par conséquent, ce luxe serait plutôt une dépense effrénée de richesses (et non une capitalisation) montrant par là même la part de mépris qui lui est consubstantielle.

## 7/ L'humain

Dubaï est une aubaine pour les architectes et les ingénieurs qui, grâce à des crédits quasi illimités, réalisent leurs prouesses technologiques mais refoulent l'élément fondamental : l'humain<sup>19</sup>.

Voir Burj Khalifa<sup>20</sup>, la tour la plus haute du monde, ce n'est pas seulement la contempler visuellement, c'est aussi associer à cette vision un nombre de données impliquant la quantification. Le médiatisation de ces données participe non seulement à la publicité de la tour, sous la forme de slogan, mais aussi à son mode d'existence, à sa validité. A quoi bon la tour la plus haute du monde, visible à 100 km à la ronde, si ce n'est savoir qu'elle l'est ? A quoi bon connaître son nombre d'étages, la différence de température entre sa base et son sommet, combien d'ouvriers sont morts durant sa construction ? Tous ces chiffres seront modifiables, supérieurs à la prochaine construction... Difficile quand on est à ses pieds d'apprécier concrètement sa hauteur, de vivre physiquement cette réalité... On ne peut que se désoler de tant d'innovations technologiques pour si peu de résultats directement vécus. En ce sens, la technique est séparée de tout usage. Crosby<sup>21</sup> analyse comment la perception visuelle de la réalité s'accompagne, au début du XIV<sup>ème</sup> siècle, d'une perception quantitative. Dubaï semblerait constituer le stade outrancier de ce modèle de perception après son développement progressif tout au long de l'époque moderne en Europe et aux Etats-Unis. Voir et quantifier seraient deux façons concomitantes d'appréhender le réel moderne.

Un ingénieur interrogé quant à la hauteur de Burj Khalifa répond ingénument : « Ce sont des problèmes d'ingénieur. On finit toujours par les régler. L'humain, c'est

---

<sup>18</sup> PAPAIOANNOU, K. De la critique du ciel à la critique de la terre, Allia, 1998.

<sup>19</sup> Nous définirons ainsi l'humain : une proportionnalité du bâti au corps permettent d'en apprécier physiquement l'effet, un rapport chaleureux et ouvert à autrui et à la culture, un contact valorisant et con-naissant au cosmos.

<sup>20</sup> Cette tour a été rebaptisée à la dernière minute du nom du successeur de Cheikh Zayed, émir d'Abu Dhabi, qui a apporté une aide financière importante pour terminer sa construction.

<sup>21</sup> CROSBY, A.W. La Mesure de la réalité. Allia, 2003.

plus compliqué. »<sup>22</sup> Si l'ingénieur parlait effectivement du travail en hauteur et de ses aléas (vertige, suicide...), il n'en demeure pas moins que son lapsus révèle la conception inconsciente de ceux qui construisent et pourquoi ils le font.

C'est aussi l'aspect humain qui est revendiqué par les tenants du projet Lyon Dubaï City. Ce projet, lancé en janvier 2008 par C.-H. Malécot, ancien directeur des relations internationales de Lyon, consiste à construire dans le désert une ville inspirée de Lyon. Il a pour but, d'une part, de « faire bénéficier Lyon de la renommée d'une métropole mondiale » et, d'autre part, de reproduire le « meilleur du style et de la qualité de vie lyonnaise »<sup>23</sup>. Repris par J.-M. Daclin, vice président du Grand Lyon chargé des relations internationales et du rayonnement de la ville depuis janvier 2009, qui affirme que « l'idée [est] de faire de l'âme dans le pays du gigantisme », le projet bénéficie bien sûr d'un soutien local en la personne du président de la société dubaïote Emivest qui, dit-t-il, est tombé amoureux de la ville de Lyon. On voit bien comment ce qui échappe à Dubaï et dont se rendent compte tous ses protagonistes veut être acheté aussi : l'humain comme dernière marchandise. Mais l'humain cache encore l'économie et revendiquer cet idéal n'occulte pas le principe du tourisme de masse. Notons que cet aspect humain largement mis en avant se réduit à quelques dispositifs théâtraux de la rue : « se promener à pied, emmener les enfants à l'école, prendre un café en terrasse... ». M. Malécot oublie la baguette sous le bras mais on savoure les points de suspension : chacun y mettra en supplément un peu de son âme. Que connaît cet attaché de la qualité de vie lyonnaise ? De la pollution de l'air, de la disparition des bistros, du prix des loyers dans le centre ville ? Cette qualité de vie est-elle si proche de disparaître ici qu'il faille l'expatrier ou la recréer ailleurs ? Il est vrai que Lyon, avec ses chaînes de fast-food, ses files de voitures et ses spectacles lumineux, ressemble déjà à Dubaï.

Sur les chantiers en ville, le long des autoroutes en construction, partout les ouvriers sont présents mais ignorés des visiteurs qui viennent voir et goûter le luxe. Dans leur bleu de travail assorti d'un gilet de sécurité fluorescent, ils se succèdent, le jour et la nuit, telles des fourmis invisibles grouillant en haut des carcasses de tours ou en bas dans les larges fossés de leurs fondations. Omniprésents et ignorés, ils constituent l'humanité niée et cet aspect n'est pas contradictoire avec le luxe dont ils construisent les structures portantes. Bien au contraire, ils participent d'un retour du colonialisme et, plus encore, affermissent ce sentiment étrange de « nostalgie colonialiste » qui envahit inconsciemment chaque personne temporairement prisonnière (en vacances ou pour le travail) de ce monde.

Les conditions de travail de la main-d'œuvre ouvrière s'apparentent à de l'esclavage moderne. Dubaï refusait en 2006 de signer la Convention des Nations Unies sur les droits des travailleurs migrants. Dès leur arrivée aux E.A.U., ils se voient en effet confisquer leur passeport. Ils vivent, à l'extérieur des villes qu'ils construisent, dans des baraquements sans confort et travaillent dans des conditions extrêmes (nombre d'heures, hauteur, chaleur...). Il ne s'agit pas d'esclavage stricto

<sup>22</sup> Libération, 09/01/2010.

<sup>23</sup> « Lyon Dubaï City. Le mirage ? », in Acteurs de l'économie, n° 88, février 2010.

sensu mais d'un esclavage modernisé, c'est-à-dire salarié. Le commerce des esclaves, qui n'a été aboli aux E.A.U. qu'en 1963, a fait place à l'exploitation d'un prolétariat sud-asiatique. Encore une fois, pas de rupture entre les structures de type clanique et l'entreprise libérale que constitue l'Etat.

Les visiteurs n'ont aucune relation avec ces ouvriers. Par contre, beaucoup avec le personnel domestique ou serviteur. A l'hôtel, dans les magasins et les restaurants, un personnel pléthorique se met immédiatement à votre service avec un sourire automatique, vous dit bonjour, propose son aide. Ce qui est frappant c'est l'absence de vie sociale d'un autre registre que celui du commerce et des relations de service. Ces personnes ne sont pas seulement des serviteurs, ils sont sans le savoir des contrôleurs qui assurent le bon usage du lieu et le fonctionnement « normal » du système : ils placent le visiteur dans une position singulière, alliance entre le maître archaïque et le touriste post-moderne surveillé pour être protégé.

F. Cusset analyse justement la réalité des E.A.U. : « Un monde où l'on ne consomme pas seulement des biens et des services, mais de la sociabilité et de la détente, des impressions et des sentiments – parmi lesquels la sensation la mieux vendue, la plus efficacement touristique est sans doute cette sorte de nostalgie coloniale qui imprègne ici chaque motif ornemental, chaque allusion historique chaque rapport humain traversé par le décret de l'inégalité des êtres. Cette nostalgie coloniale un peu surjouée relie, bizarrement, aussi bien le majordome italien au client d'hôtel européen que le chauffeur de taxi yéménite au passager saoudien ou l'entrepreneur chinois au sous-traitant libanais. Le colonialisme n'y est plus une forme spécifique de la domination, datable et localisable, mais le style général des rapports sociaux. »<sup>24</sup>

## **8/ Conclusion**

Dubaï et ses émirats envahissent les esprits contemporains et les discours, un discours fabriqué en même temps que la ville et "vendu" avec elle. Ce discours se compose d'expressions toutes faites, de formules mnémotechniques et constitue un langage réifié. On entend dire par exemple qu'il s'agit d'une « folie urbanistique », que c'est un « monde fou », une « société folle ». Au-delà du sens fantaisiste et léger associé à ces adjectifs, on peut constater une occultation de ce qui est qualifié. Ce n'est pas la ville ou la société qui est folle mais, en réalité, ceux qui la produisent ou la pensent. En déplaçant sur un objet, une qualité attribuable à l'humain, on occulte la responsabilité, on l'altère et on la dilue dans un avènement inéluctable comme si le développement de cette ville, selon ce mode, s'effectuait de façon autonome, en toute prodigalité, telle une nouvelle nature, généreuse et dispendieuse. Certes, on n'arrête pas le progrès mais on oublie que Dubaï a été pensé et voulu ainsi.

---

<sup>24</sup> CUSSET, F. « Questions pour un retour à Dubaï ». In DAVIS, M. Le Stade Dubaï du capitalisme. Les prairies ordinaires, 2007, p. 71.

Dubaï n'est rien d'autre qu'un Las Vegas mais un Las Vegas sans casinos et qui pallie ce manque par une débauche d'infrastructures et de luxe. Las Vegas a réussi quelque chose dans son style. Il n'est pas sûr que Dubaï réussisse car elle offre peu de divertissements. L'ennui guette : ce même ennui qui pousse ailleurs à jouer. A moins qu'il ne trouve un filon...

La critique de Dubaï définit par défaut un monde idéal qui n'existe déjà plus dans la sphère européenne. On peut d'ailleurs craindre que celle-ci à son tour ne tende vers un horizon de type "émirien". Comprendre ce qui fait l'attrait de ce mode d'organisation de la société, déceler en soi les causes profondes de cet attrait, tel est le début de la Critique.

**Nathalie Caritoux et Vincent Courtois**

## ANNEXE

La fédération des Émirats arabes unis (E.A.U.), regroupent sept émirats : Abu Dhabi, Dubaï, Sharjah, Ajman, Umm al-Qaiwain, Ras al-Khaimah et Fujairah. Les E.A.U. s'étendent sur 500 kilomètres le long du golfe Persique, au sud de la péninsule du Masandam, contrôlée par Oman. Le climat est désertique : le pays reçoit moins de 100 millimètres de précipitations annuelles. Les sept émirats constituant les E.A.U. faisaient partie, au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, des États de la Côte des Pirates, devenue ensuite Côte de la Trêve. Ne pouvant tolérer la piraterie, les Britanniques intervinrent successivement en 1820, 1835, 1853, 1858, 1873 et 1892 et imposèrent des traités interdisant aux souverains de ces petits territoires d'avoir des contacts avec des étrangers. De fait, un protectorat britannique s'établit progressivement durant le XIX<sup>ème</sup> siècle, et demeura jusqu'à l'indépendance, en 1971. Plus que toute autre principauté du Golfe, les E.A.U. sont l'illustration de la soudaine prospérité apportée par le pétrole qui a transformé ces sept principautés, principalement Abu Dhabi et Dubaï. Des ports et des aéroports ultramodernes, des zones industrielles gigantesques ont surgi là où n'existaient, quelques mois auparavant, que des solitudes désertiques. Depuis le début des années 2000, les transformations des E.A.U. se poursuivent à un rythme effréné dans tous les domaines. Ainsi, les mutations rapides concernent la démographie, l'économie, l'urbanisme et même la vie politique. La fédération des Émirats arabes unis a disposé depuis sa naissance des énormes revenus pétroliers d'Abu Dhabi, qui assure l'essentiel du budget fédéral. Les réserves de pétrole des E.A.U. sont estimées, en 2005, à 8,1 % des réserves mondiales, et placent cet État au cinquième rang dans le monde, derrière l'Arabie Saoudite, l'Iran, l'Irak et le Koweït. Au total, les E.A.U. ont produit, en 2005, 129 millions de tonnes de pétrole mais leur capacité de raffinage n'est que de 25 millions de tonnes. La population des E.A.U. connaît une croissance spectaculaire, passant de 3,9 millions d'habitants en 2003 à 4,9 millions en 2007, dont 75 à 89 % – selon les estimations les plus fiables – sont des travailleurs étrangers, principalement asiatiques (Pakistanais surtout, mais aussi Indiens, Thaïlandais, Sud-Coréens, Philippins). Aucun État au monde n'a jamais connu une telle explosion démographique : entre 1968, date du premier recensement, et 1985, soit dix-sept ans, la population des E.A.U. a été multipliée par neuf. Cette explosion démographique est liée à la hausse vertigineuse du prix du pétrole : le baril de pétrole, qui valait 28 dollars (moyenne de l'année 2003), atteint, trois ans plus tard, 63 dollars (moyenne de l'année 2006). Il apparaît, en effet, de plus en plus nécessaire de faire appel à la main-d'œuvre étrangère pour réaliser les programmes de travaux gigantesques permis par l'accroissement des revenus pétroliers. En même temps, le P.I.B. des Émirats a presque triplé en huit ans : il était de 48 milliards de dollars en 1998 et est estimé à 128 milliards en 2006. L'économie des E.A.U., qui a enregistré en 2006 un taux de croissance de 23 %, se diversifie de plus en plus. Si la pétrochimie reste importante, les activités de service deviennent prépondérantes – principalement à Dubaï – en particulier dans le secteur bancaire, le commerce international ou le tourisme. Ainsi, la contribution des hydrocarbures au P.I.B., qui atteignait 70 % en 1996, n'en représente plus, en 2006, que 35 %. Le dynamisme de l'économie des E.A.U. s'inscrit dans les logiques de la mondialisation. [source : Universalis]