



LE LIVRE >

Dubai, Gilded Cage (« Dubaï, cage dorée »),
Yale University Press, 2010.

L'AUTEUR >

Syed Ali est un sociologue américain, spécialiste de Dubaï, qu'il décrit comme « une forme unique de la cité globale : une ville de transit ». Il enseigne à la Long Island University.

LENDEMAIN DE FÊTE À DUBAÏ

L'émirat a porté le luxe et le clinquant à des niveaux inégalés. Mais, sous les dorures, la réalité est glauque : cheikh mégalomane, prostitution, exploitation des immigrés, trafics en tous genres, blanchiment et crise immobilière dont on ne voit pas vraiment le bout.

JOSHUA HAMMER. *The New York Review of Books.*

D

Dubaï chancelle encore sous les effets de la crise financière mondiale lorsque j'atterris dans l'émirat. Sur Cheikh Zayed Road, l'artère principale qui longe le golfe Persique, c'est encore l'heure de pointe de la fin de journée, mais la circulation est quasi inexistante sur cette route que j'avais connue embouteillée jour et nuit. À l'approche du centre-ville s'égrène un long chapelet de gratte-ciel éclairés, tous flambant neufs. Couverts de fioritures architecturales tape-à-l'œil, beaucoup sont inachevés, avec leurs poutrelles à l'air et leurs grues pétrifiées; presque tous arborent aux fenêtres des écriteaux « À louer ».

Derrière, j'aperçois le Burj Khalifa, cylindre effilé d'aluminium et de verre qui s'élève à 828 mètres au-dessus de la ville. L'immeuble le plus haut du

son inauguration, en janvier 2010, en l'honneur du président des Émirats arabes unis (EAU) et émir d'Abu Dhabi, le cheikh Khalifa ben Zayed al-Nahyane. Avec ses quelque 2 millions d'habitants, Dubaï est en effet l'un des sept émirats fédérés du golfe Persique, et Abu Dhabi, riche de son pétrole, est son principal voisin¹. Le cheikh Khalifa est venu à la rescousse de Dubaï en lui prêtant 25 milliards de dollars.

Une suite à 30 000 dollars la nuit

Le taxi quitte Cheikh Zayed Road pour entrer dans Jumeirah, l'un des quartiers les plus anciens et les plus opulents de la ville, le repaire des « Jumeirah Janes », les riches expatriées de l'émirat. Ici, les villas se cachent derrière de hauts murs et les allées tranquilles sont bordées de

Dubaï. Le critique architectural du *Guardian* l'a décrit comme « fabuleux et hideux à la fois, le sommet du mauvais goût, une sorte de Las Vegas rénovée à coups de « cheikhs » en blanc ». Le seul « sept étoiles » au monde – qui n'aurait jamais fait le moindre bénéfice – a pour concurrents plusieurs autres hôtels aux tarifs exorbitants, bon nombre d'entre eux étant désormais à court de clients.

Routes désertes, chambres d'hôtel vides, kilomètres d'appartements et de bureaux invendus... ce ne sont pas là les perspectives que Cheikh Mohammed ben Rachid al-Maktoum, le souverain de Dubaï, avait en tête en écrivant son livre sur l'émirat, « Ma vision. Les défis de la course à l'excellence », paru en 2006. « Dubaï est l'une des plus belles réussites de la planète en matière de développement, et l'émirat est une source de fierté croissante dans le monde arabo-musulman », proclamait avec emphase le communiqué de presse de l'éditeur. Al-Maktoum y explique comment, en l'espace de deux générations, ce coin perdu du désert est devenu la ville globale par excellence. Il compare Dubaï à Cordoue, la capitale de l'Espagne arabe, et vante son caractère multiethnique et multiconfessionnel, propice « aux relations humaines et à la compréhension mutuelle ».

Il y a toujours eu beaucoup de bla-bla dans la vision d'al-Maktoum, donnant le sentiment que son édifice était aussi instable que le sable sur lequel sont construits les archipels artificiels des Palm Islands et de The World – projet

Routes désertes, chambres d'hôtels vides, appartements invendus... Ce n'est pas ce dont Dubaï avait rêvé.

monde ! Emaar, le promoteur public qui l'a construit, l'avait gratifié de ce boniment : « Je suis la puissance qui dresse fièrement la tête du monde vers le ciel, dépassant toutes les limites et toutes les attentes. » Mais cette tour restera à jamais l'emblème des récents revers de Dubaï.

À l'origine, elle devait s'appeler Burj Dubai, mais fut rebaptisée juste avant

palmiers dattiers. À 270 mètres au large de la plage, le Burj al-Arab, un hôtel blanc en forme de voile de bateau, se dresse sur une petite île artificielle, avec ses suites à 30 000 dollars la nuit, sa piste d'hélicoptère et sa noria de Rolls-Royce franchissant la chaussée spécialement construite pour mener les clients jusqu'à l'entrée. Son image est souvent utilisée pour vanter les charmes de

¹ Dubaï produit 200 000 barils de pétrole par jour, contre 2,5 millions pour Abu Dhabi, et ses réserves seront probablement épuisées vers 2015.

LENDEMAIN DE FÊTE À DUBAÏ

Books



Du 124^e étage de la tour Burj Khalifa, la plus haute du monde. Ce monument au rêve dubaïote devait s'appeler Burj Dubai. Elle a été rebaptisée en hommage à Cheikh Khalifa, l'émir d'Abu Dhabi, qui a sauvé Dubai de la faillite. © SHAWN BALDWIN/THE NEW YORK TIMES/REDUX/REA

de 260 îles dont la silhouette imite la carte du monde. Avec l'argent facile des bailleurs de fonds étrangers, Dubaï a engendré une culture insipide, de partout et de nulle part à la fois, agrémentée de parcs d'attractions tape-à-l'œil qui défient l'environnement désertique : parcs aquatiques sophistiqués, bassins où l'on caresse les dauphins, gigantesques galeries marchandes en faux style arabe médiéval... L'un des plus courus est Ski Dubai, un paysage alpin de pacotille, avec sapins saupoudrés de neige et restaurant d'altitude, qui occupe une partie du Mall of the Emirates.

Grâce aux allègements fiscaux, à une architecture démesurée, à des services de sécurité efficaces et à une débauche d'air conditionné, al-Maktoum et l'équipe de la « marque Dubaï » ont réussi à faire parler de l'émirat et lui donner une image de lieu sûr et agréable à vivre. Ce fantasme a culminé avec la création de la bulle immobilière en 2002, quand le cheikh a encouragé les étrangers à acheter dans la ville². Résultat : une colossale pyramide de Ponzi, alimentée par le blanchiment d'argent et la revente en cascade de biens achetés avec pour seul versement

un acompte de 10 %, qui a poussé les prix à des niveaux absurdes³ ; l'investisseur final s'est retrouvé exposé de manière catastrophique quand la bulle a fini par éclater.

3 000 voitures abandonnées par les expatriés en fuite

Le boom de l'immobilier reposait en outre sur des conditions de travail dignes du XIX^e siècle. Au plus fort du boom, des dizaines de milliers d'ouvriers originaires du Sud-Est asiatique, auxquels la législation de Dubaï interdisait de se syndiquer, travaillaient 80 heures par semaine pour construire cette ville factice, parqués dans des campements sordides en plein désert. Là, selon un reportage du *Guardian*, ils vivaient entassés « à douze par chambre, obligés de se laver dans une eau répugnante et de préparer leurs repas dans des cuisines contiguës aux toilettes qui débordaient ». En 2007, ces immigrés avaient commencé à se mobiliser contre les retards de paiement de leurs salaires. Une de leurs cibles était le système du *kafala*, qui oblige les travailleurs étrangers à avoir un « parrain » [généralement leur employeur, NdlR] pour obtenir

un visa et prévoit leur expulsion immédiate en cas de perte d'emploi. Un ministre du gouvernement koweïtien a qualifié ce système d'« esclavagiste ».

En 2008, les dirigeants de Dubaï se sont d'abord accrochés à l'espoir que l'émirat échapperait à la crise financière qui se propageait. Mais, à la fin de l'année, les banques avaient coupé les crédits aux promoteurs de l'émirat, lourdement endettés, et la chute vertigineuse des prix de l'immobilier compliquait pour eux le remboursement des intérêts d'emprunts. En février 2009, un article du *New York Times* estimait que les prix de l'immobilier avaient baissé de 30 % en trois mois et que 3 000 voitures avaient été abandonnées à l'aéroport par des expatriés en fuite. En novembre 2009, Dubai World, le conglomérat qui gère un portefeuille d'entreprises et de projets pour le compte du gouvernement, annonçait qu'il ne pourrait effectuer un paiement de 10 milliards de dollars sur sa dette de 59 milliards (les trois quarts de la dette totale de l'émirat). Après la chute générale des marchés boursiers, la société avait licencié 10 500 employés dans le monde entier, près de 20 % de son personnel. Seule

2] Une loi est alors promulguée qui permet aux étrangers d'accéder à la propriété des bâtiments (et non de la terre) pour des baux de 99 ans. Pour la première fois, des non-émiratis peuvent acheter des résidences ou des appartements dans la cité-État.

3] Cette escroquerie est fondée sur un investissement dont le rendement en apparence très attrayant provient des dépôts apportés par de nouveaux investisseurs. Tôt ou tard, le mécanisme se bloque, et tous les investisseurs restants se trouvent face à une coquille vide. Imaginé par l'Américain Charles Ponzi en 1920, le système a été rendu célèbre par Bernard Madoff.

l'intervention de dernière minute d'Abu Dhabi sauva Dubaï d'un défaut de paiement potentiellement catastrophique.

L'émirat dispose encore de ressources considérables, grâce à sa position stratégique sur le golfe Persique, à son tourisme très développé et à ses sociétés de commerce international. La compagnie aérienne Emirates a commandé 32 nouveaux Airbus A380 en juin 2010, et elle connaît une croissance à deux chiffres. Malgré cela, Dubaï a sans doute perdu « 25 % de son activité économique » avec l'effondrement du secteur immobilier, me confie un journaliste financier britannique. L'émirat a plongé dans une récession profonde qui pourrait durer des années [voir encadré page de droite].

Dubaï prétend depuis longtemps être une « ville mondiale », un lieu de rencontre entre l'Orient et l'Occident, un îlot de modération dans une région encline à l'extrémisme. Et le télescopage des nationalités – Iraniens et Améri-

L'émirat est une Mecque pour les entreprises illicites, du trafic d'êtres humains à la contrebande d'armes.

cains, Français et Yéménites – dans ses centres commerciaux et ses parcs de loisirs a en effet quelque chose de stimulant. Mais cet air d'ouverture sur le mode du souk a son revers. L'entrepôt du désert qu'est devenu Dubaï en a fait une Mecque pour les entreprises illicites – du trafic d'êtres humains à la contrebande d'armes. *Five khandred* (« cinq cents », prononcé avec un faux accent d'Europe de l'Est), l'une des expressions de base du vocabulaire local, désigne le tarif en vigueur des prostituées russes qui fréquentent les bars d'hôtel et les centres commerciaux.

En 2001, un rapport de l'Organisation mondiale des douanes confirmait que Dubaï était un important carrefour de contrebande vers l'Europe ; la même année, le gouvernement américain accusait Dubaï de servir de plaque tournante pour l'or des talibans. A.Q. Khan, père de la bombe atomique pakistanaise et trafiquant notoire, a utilisé Dubaï pour transférer des composants nucléaires vers la Libye et la Corée du Nord ; Viktor Bout, le tristement célèbre marchand d'armes russe, gérait une importante

4 | 80 % de la population de Dubaï est étrangère.

5 | En octobre 2007, après quatre mois de travail de recherche pour son livre sur les cadres expatriés dans l'émirat, Syed Ali a été arrêté et interrogé pendant treize heures par la police. « Votre recherche crée des divisions au sein de notre société et nous ne le permettrons pas », lui a-t-on expliqué avant de le relâcher, sous la pression de l'ambassade américaine.

6 | *City of Gold. Dubai and the Dream of Capitalism* (« La cité de l'or. Dubaï et le rêve capitaliste »), St. Martin's Press, 2009.



Un chantier interrompu. Au temps du boom immobilier, Dubaï abritait le cinquième de toutes les grues du monde. © MATILDE GATTONI/ARABIANEYE/REA

entreprise de fret aérien à Sharjah, l'émirat voisin, et s'en servait pour expédier des armes aux génocidaires rwandais, aux guérilleros marxistes de Colombie et, dit-on, à al-Qaida.

Mahmoud al-Mabhohu, un agent du Hamas, était un acheteur d'armes présumé. Le 19 janvier 2010, ce quinquagénaire installé à Damas est arrivé à Dubaï, probablement pour acheter des armes à des marchands iraniens. Il est descendu au Al Bustan Rotana, un cinq-étoiles situé près de l'aéroport. Vingt-quatre heures plus tard, des employés de l'établissement le retrouvaient mort dans sa chambre. Une enquête diligentée par le chef de la police de Dubaï, Dahi Khalfan al-Tamim, a établi que ce meurtre était l'œuvre du Mossad. Ce policier chevronné a une réputation d'enquêteur hors pair. C'est aussi un nationaliste arabe et un ennemi d'Israël. Or, comme Abu Dhabi, Dubaï a toujours entretenu de discrètes relations commerciales avec l'État hébreu, autorisant de nombreux hommes d'affaires israéliens à s'installer dans l'émirat. L'assassinat d'al-Mabhohu menaçait de compromettre cette relation délicate et mutuellement profitable. Après deux semaines de conférences de presse quotidiennes – où il exigeait l'arrestation du Premier ministre Benyamin Netanyahu –, al-Tamim a apparemment reçu l'ordre de se taire.

Dans *Dubai, Gilded Cage*, le sociologue Syed Ali révèle la réalité souvent

glauque qui se cache derrière la façade de la cité-État. Ali ne mâche pas ses mots lorsqu'il critique la culture « en toc » de Dubaï : sa « démesure grotesque », son architecture destructrice de l'environnement, les mauvais traitements réservés aux travailleurs « socialement avilis » qui ont rendu la croissance possible, un régime répressif et antidémocratique qui interdit les blogs critiques et incarcère les opposants, et une population de passage qui a signé un « pacte avec le diable » en troquant les libertés démocratiques contre un niveau de vie qu'on peut difficilement trouver dans un autre pays arabe ou d'Asie du Sud, voire en Europe ou aux États-Unis⁴. Ali, qui fut expulsé pour avoir apparemment posé trop de questions⁵, accuse les journalistes occidentaux de souscrire trop facilement au mythe de Dubaï, enthousiasmés par « la vision de Dubaï comme vaste cour de récréation pour Occidentaux, et pays de tous les possibles pour les immigrés du tiers-monde ».

Une des plus grosses bombes spéculatives de l'histoire

Le livre de Jim Krane, le correspondant d'Associated Press, *City of Gold*, verse parfois dans ce genre de naïveté⁶. Krane est particulièrement impressionné par Mohammed ben Rachid al-Maktoum, « Cheikh Mo », comme on l'appelle à Dubaï, qui a accédé au pouvoir le 4 janvier 2006, à la mort de son frère aîné. Il

LENDEMAIN DE FÊTE À DUBAÏ

possède, écrit Krane, « l'audace entrepreneuriale d'un Richard Branson [*le patron de Virgin*], la virtuosité urbanistique d'un Robert Moses⁷ et l'ambition réformatrice d'Atatürk ». D'autres, à l'instar de Syed Ali, voient plutôt en lui un mégalomane qui a séduit la presse occidentale tout en tolérant le trafic d'êtres humains et le crime organisé, indifférent à l'endettement grandissant de son pays. Mohammed aimait à faire visiter Dubaï à des milliardaires comme lui, tel Bill Gates, en se vantant que les minivilles qui surgissaient sous leurs yeux – sur du remblai jeté dans la mer – ne représentaient que 10 % de ce qu'il prévoyait d'accomplir. C'était un argumentaire alléchant, et il a déclenché l'une des plus grosses bombes spéculatives de l'histoire.

Dubaï a été fondé en 1833, quand une branche de la famille Bani Yas – les 800 membres du clan al-Bu Falasah – a quitté son royaume d'Abu Dhabi pour s'installer le long de la crique de Dubaï, un bras naturel du golfe Persique. Comme l'explique en détail Christopher Davidson dans son livre *Dubai. The Vulnerability of Success*⁸, les membres les plus puissants du clan étaient les al-Maktoum, qui ont dès lors pris le contrôle de ce coin perdu du désert. Grâce au soutien qu'ils apportèrent à la lucrative contrebande d'or, grâce à l'aide des administrateurs coloniaux britanniques et grâce à l'immigration de nom-

breux marchands iraniens et indiens, ils avaient fait du territoire, dès le milieu du xx^e siècle, une plate-forme commerciale significative⁹. Mais l'émirat restait notoirement sous-développé.

Beaucoup de gens sont en colère par ici

Tout commença à changer en 1966, avec la découverte de pétrole à une vingtaine de kilomètres du rivage. Cela procura au cheikh Rachid al-Maktoum, père de l'actuel souverain, les ressources nécessaires pour entreprendre une transformation radicale. Cet autodidacte parlant seulement l'arabe était à la fois dubitatif face à la modernisation et « ouvertement méprisant à l'égard de l'arriération », écrit Krane. En 1961, il ordonna le dragage de la crique, faisant de Dubaï le port le plus accessible du Moyen-Orient ; il introduisit l'électricité, fit construire les premiers hôtels de luxe et une cale sèche pour l'entretien des

sur le papier à des prix allant de 20 à 65 millions de dollars, mais de nombreux promoteurs ont depuis fait faillite et presque rien n'a été construit.

Banquiers, journalistes, agents immobiliers, tous ceux avec qui j'ai pu discuter pensent qu'il faudra cinq ans pour que le secteur de la construction redémarre à Dubaï, et ils se demandent si la ville conservera en attendant son attrait. Beaucoup doutent que les problèmes financiers de l'émirat aient été totalement révélés. « Quelle est l'ampleur réelle de la dette ? Pourra-t-on payer les intérêts tant que l'économie n'a pas récupéré ?, s'interroge un homme d'affaires sud-africain qui vit ici depuis des années. Les gens sont terrorisés à l'idée qu'on leur cache la vérité. » Et si « le "cocktail Dubaï" fait de zones franches et de tourisme de masse ne marche pas, me confie un habitant de longue date, tous ceux qui s'en sont faits l'émule à travers le Moyen-Orient diront : "Et maintenant, on fait quoi ?" Il y a beau-

En deux générations, l'aéroport est devenu le huitième de la planète, avec près de 40 millions de passagers par an.

navires, transformant la cité-État en centre maritime international. Et il se joignit aux émirats voisins pour former une fédération très souple.

Rachid est mort en 1990 ; son fils Mohammed, pilote militaire formé en Europe, lui succéda et accéléra la croissance de Dubaï. Le développement de l'aéroport de Dubaï permet de prendre la mesure de la transformation de la ville sous son leadership : selon Krane, ce n'était en 1969 qu'un « endroit pouilleux avec un abri en béton où des fonctionnaires tamponnaient les passeports en suant à grosses gouttes ». En deux générations, c'est devenu le huitième aéroport de la planète, utilisé par 118 compagnies desservant 202 destinations et transportant près de 40 millions de passagers. Parmi eux, nombre d'expatriés séduits par les promesses de croissance quasi illimitée de Mohammed, les futurs comparses crédules de la bulle immobilière.

Aujourd'hui, un grand nombre de projets ont été annulés, et beaucoup de bâtiments ne sont occupés qu'à moitié (ou au quart). Le projet The World est peut-être le plus spectaculaire échec de Dubaï : 70 % de ses îles ont été vendues

coup de gens en colère par ici, et toute la région explosera d'ici dix ans si on ne leur procure pas d'emplois¹⁰ ».

Ces temps-ci, paraît-il, Cheikh Mohammed essaie de faire face à l'effondrement de son rêve. Il ne s'est guère exprimé en public sur la crise, sinon à travers quelques déclarations optimistes. Mais « Cheikh Mo est un homme en colère », m'a assuré une source qui le connaît bien. Il se sent « trahi » par les promoteurs qui lui ont répété jusqu'au bout que leurs entreprises étaient saines, et s'est mis à se promener seul, la nuit, dans sa Mercedes. Il s'arrête devant les chantiers et contemple d'un air songeur les gratte-ciel inachevés. □

Cet article est paru dans la *New York Review of Books* le 19 août 2010. Il a été traduit par Laurent Bury.

POUR EN SAVOIR PLUS

- Roland Marchal (dir.), *Dubaï, cité globale*, CNRS éditions, 2001. L'ouvrage de référence sur le sujet, par les meilleurs spécialistes.

7] Robert Moses est un célèbre urbaniste américain du xx^e siècle (il est mort en 1981) surtout connu pour la rénovation de New York entre 1930 et 1960. Ses choix sont aujourd'hui très critiqués pour la place démesurée faite à l'automobile et l'inattention à la qualité de vie des habitants.

8] Christopher M. Davidson, *Dubai. The Vulnerability of Success* (« Dubaï. Une réussite fragile »), Columbia University Press, 2008.

9] Dubaï fut un protectorat britannique entre 1892 et 1971.

10] Publié avant le « printemps arabe », cet article semble étrangement prescient. On pense notamment aux manifestants de la place de la Perle, à Bahrein.

DERNIÈRES NOUVELLES DE DUBAÏ

Malgré les communiqués toujours rassurants, Dubaï n'a pas encore retrouvé sa prospérité d'antan. Pourtant, son économie, essentiellement fondée sur le commerce, a retrouvé la croissance en 2010, et Dubaï World, dont le défaut de paiement a fait un temps craindre une nouvelle crise financière mondiale, vient d'achever la restructuration de sa dette colossale de 25 milliards de dollars. Mais l'immobilier est toujours en plein marasme : non seulement les prix ont chuté de 58 % depuis 2008, mais on craint une nouvelle chute d'au moins 10 % d'ici à 2013. Le projet d'îles artificielles The World est le meilleur symbole de cette catastrophe : une seule des terres sorties de l'eau est bâtie (un palais pour le dirigeant), et certains promoteurs se sont suicidés ou sont en prison ; pire, l'érosion serait en train d'engloutir les îles. Toutefois, l'actuel tumulte politique du monde arabe pourrait profiter à Dubaï, en réorientant vers l'émirat une partie du commerce de la région. □