

Les villes du Golfe sont-elles des villes durables ?

Marc Lavergne

► **To cite this version:**

Marc Lavergne. Les villes du Golfe sont-elles des villes durables ?. Le développement urbain durable au Maghreb et autour de la Méditerranée, Jan 2010, Hammamet, Tunisie. halshs-00527670

HAL Id: halshs-00527670

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00527670>

Submitted on 20 Oct 2010

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

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

Les villes du Golfe sont-elles des villes durables ?

Marc Lavergne

Géographe, CEDEJ, Le Caire

En avant-propos, je voudrais répondre à la question qui pourrait légitimement être posée : pourquoi traiter du cas des villes du Golfe dans un colloque consacré aux villes du Maghreb et de la Méditerranée ?

La réponse me semble d'être d'une part qu'il me paraît illusoire de prétendre traiter de questions impliquant les deux rives de la méditerranée en scindant la rive nord de son arrière-plan européen, et la rive est et sud en la découplant de l'ensemble arabe. La Méditerranée me paraît être plus un cadre opératoire, conceptuel, qu'un cadre géographique ou même géopolitique –on connaît le problème posé – et pas près d'être résolu – par la volonté d'inclure Israël dans ce projet, tant que ne seront pas résolus d'une manière juste et durable le conflit israélo-palestinien et israélo-arabe. Les contours de notre terrain d'étude doit être en relation avec le sujet : les frontières sont dans une relation dialectique avec le contenu qu'elles dessinent.

En l'occurrence, l'influence du développement urbain du Golfe sur l'ensemble du monde arabe, engendré par un effet d'imitation (et relayé ensuite par les trusts immobiliers originaires du Golfe qui exportent et dupliquent le modèle jusqu'au Maroc et ici même en Tunisie) justifie l'inclusion de cette autre Méditerranée dans le champ de notre enquête.

La question posée au sein de cet atelier, de la mise à l'agenda du développement durable et de la mutation conséquente des pratiques professionnelles, est certes pertinente pour les villes du golfe. Mais elle s'y pose dans des termes tout à fait particuliers : ces villes se caractérisent en effet par leur jeunesse, par leur prétention à la fonctionnalité au service d'une économie post-moderne : elles n'ont pas à gérer – ou si peu – d'héritage, et ne souffrent pas de contraintes financières. L'épure est donc vierge et permet d'intégrer les nouvelles normes du développement durable dès l'origine. Elles le font d'autant plus aisément qu'elles sont sous-tendues par une nécessité, voire une obsession d'attractivité et de compétitivité, à la fois entre elles, mais aussi à l'échelle régionale, voire internationale. La promotion de technologies éco-compatibles y fait donc l'objet d'une communication intense : la délivrance de prix, de médailles pour telle ou telle réalisation y traduit le souci du politiquement correct et d'une quête constante de reconnaissance pour ces villes, qui sont souvent cités-Etats, à la tête d'émirats du désert dont elles rassemblent la quasi-totalité de la population.

Ces cités-Etats sont en outre caractérisées par la simplicité des rouages politiques et administratifs, qui permet une transmission aisée des décisions et leur mise en œuvre.

Cette configuration particulière nous donne l'occasion de reposer la question de la durabilité : ce cas d'espèce de villes récentes, nées du désert, peuplées en majorité plus ou moins forte d'immigrants en séjour temporaire, et fondées sur la monoproduction d'hydrocarbures, permet d'envisager la durabilité comme une

notion plus large que le simple souci de protection de l'environnement auquel tend à la réduire une approche urbanistique, limitée à des questions d'aménagement justiciables de solutions techniques.

La durabilité doit au contraire être mise en question sous deux angles : celui du peuplement et celui de l'économie.

- 1) Les villes du Golfe sont peuplées en majorité d'immigrants temporaires, qui en assurent pour l'essentiel le fonctionnement, mais qui n'y jouissent d'aucun droit civil ou civique, et ne peuvent envisager d'y faire souche.
- 2) Ces villes sont récentes, nées de la ressource en hydrocarbures : elles sont vouées à une monoactivité qui les fait assimiler parfois aux villes champignons de la « ruée vers l'or » et des cycles du caoutchouc de la fin du XIX^{ème} siècle.

Ce défaut apparent de projection dans l'avenir introduit souvent un doute sur ces villes marquées par le déséquilibre des genres, des générations et des statuts, et par le manque d'assurance quant à la pérennité de la ressource.

Ces doutes conduisent souvent chez les observateurs et dans l'opinion à des jugements rapides, voire hâtifs. Les critiques portent souvent sur le gaspillage des ressources naturelles dont ces villes seraient le théâtre et sur la prédation sur l'environnement entraîné par une économie rentière ; à signaler au passage que le caractère rentier de l'économie est un trait caractéristique de toutes les économies de la région qui nous intéresse, de façon directe ou indirecte, et de manière plus ou moins prononcée selon l'abondance de la ressource et son mode de gestion ; mais cette économie rentière du monde arabe entraîne des conséquences qui mériteraient d'être précisées et prises en compte, sur l'ensemble de la problématique de la durabilité des villes concernées.

Une inquiétude croissante s'exprime quant au bilan carbone de ces nouveaux ensembles urbains, et sur la fragilité des écosystèmes désertiques et littoraux qui en sont le siège. Ces arrière-pensées inquiètes sur la capacité des gouvernants à gérer la croissance urbaine et à assurer une prospérité durable à ces sociétés prennent parfois un tour réducteur. L'analyse se borne souvent, tant chez les autres peuples arabes que chez les Occidentaux, à l'idée reçue que le gaspillage est la conséquence du passage brutal de sociétés bédouines survivant dans des conditions de pauvreté extrême à une opulence débridée ; or, on pourrait tout aussi bien se demander si le gaspillage et le train de vie ostentatoire déployé dans et par les villes du Golfe ne serait pas simplement l'expression du mode vie consumériste des sociétés post-industrielles.

Pour prendre en compte l'ensemble des paramètres de la durabilité de ces villes, il paraît nécessaire d'inscrire la réflexion sur modèle de développement et sur les modes de consommation de ces sociétés dans une réflexion globale sur la gouvernance et sur les fondements économiques qui président à la croissance de ces villes.

La durabilité me paraît donc dépendre de trois ordres de facteurs :

- 1) La disponibilité des ressources, au premier rang desquelles l'énergie ;
- 2) La stabilité politique et sociale interne et régionale ;

3) La stabilité de l'environnement et du système économique international.

Ces deux derniers facteurs sont essentiels pour des villes hors normes tant en ce qui concerne leurs rigidités internes (la ségrégation statutaire, la séparation entre les décideurs et les administrés) et l'extrême ouverture au monde, en matière démographique et économique). Pourtant ils sont présents partout ailleurs dans les villes alimentées et marquées par le caractère rentier de l'économie pétrolière, dans le monde arabe ou en dehors, et où la population n'est pas ou peu associée à la gestion urbaine.

1) Le bilan énergétique et l'empreinte « carbone »

Ces villes sont gourmandes en énergie : l'aridité et la chaleur extrêmes du milieu l'expliquent, conjointement avec la disponibilité d'une énergie abondante et bon marché. La climatisation générale tend à créer un biotope artificiel qui réduit considérablement l'exposition aux conditions naturelles. Le gaspillage, notion relative, à comparer au confort recherché, est indéniable ; mais il tend à diminuer et une certaine vérité des prix est désormais recherchée, avec la prise de conscience de la raréfaction de la ressource et le souci de son prolongement.

Le symbole de cette surconsommation est la voiture individuelle : les villes du Golfe ignorent à peu près les transports en commun, et ont été conçues pour et autour de la circulation automobile. Cela n'empêche plus les villes de connaître l'engorgement, au point parfois que leur attractivité pour les affaires et leur réputation d'efficacité en sont menacées. L'une des causes de cette option tout automobile est la ségrégation systématique dont ces villes sont le théâtre : ségrégation des sexes dans l'espace public, mais aussi des catégories sociales et des groupes nationaux : les transports en commun ne sont encore empruntés que par les hommes célibataires immigrés de catégories socio-professionnelles inférieures (travailleurs sous contrat) qui n'ont pas les moyens d'acquiescer une automobile.

En ce qui concerne le cadre bâti, les villes du Golfe sont souvent assimilées à un paysage urbain composé d'une forêt de tours. En réalité, ce paysage est beaucoup plus complexe, avec de vieux noyaux urbains préservés, comme à Mascate, à Manama ou à Dubaï, de vastes banlieues résidentielles composées de villas, souvent entourées d'enceintes collectives (les « compounds » englobant des jardins), et de quartiers d'habitation collective populaires ou abritant la « classe moyenne » expatriée.

Il n'est pas certain que les tours, qui en effet abritent le secteur tertiaire supérieur et un habitat souvent de haut standing, soient une solution inadaptée et dispendieuse en énergie : elles économisent l'emprise au sol, et offrent le ratio le plus faible entre l'exposition à l'extérieur et la masse.

Le procès souvent fait aux villes du Golfe, de gaspiller l'énergie, et d'une manière plus générale des ressources rares comme l'eau, voire même aujourd'hui le sable utilisé dans la construction, est plus un jugement moral qu'une analyse raisonnée et informée de la consommation réelle. Hier le gaspillage d'eau représenté par la création de golfs au cœur du désert était décrié, comme l'est aujourd'hui la piste de ski du Mall of the Emirates à Dubaï. Mais Dubaï est devenu un des rendez-vous obligés du golf mondial, et surtout son équipement en terrains de golf est devenu un

des éléments d'attractivité de la ville et contribue à son positionnement comme l'un des centres mondiaux des affaires. Quant à la piste de ski, sa consommation réelle d'énergie est relativement faible, compte tenu de la qualité de l'isolation thermique du bâtiment. Et surtout elle contribue, tout comme en son temps la tour du Burj el-Arab et aujourd'hui le Burj Dubai (rebaptisée Burj el-Khalifa, du nom du président de la fédération et émir d'Abu Dhabi, depuis la crise financière qui a frappé l'émirat de Dubaï à l'automne 2008) à la fascination exercée par l'émirat, tout en contribuant à la renommée du *mall* qui lui est adjoint.

Il est donc excessif d'imputer à Dubaï le rôle de modèle, si l'on ne mentionne pas que cette fonction de modèle, suivi par de nombreuses métropoles régionales de la région, procède d'un effet d'imitation auquel Dubaï n'a aucune part, et qui au contraire émane d'une volonté de concurrencer cette ville d'avant-garde. Dubaï n'a pour seul objectif, jusque dans ses excès qui ont conduit à l'effondrement de son secteur immobilier que de se maintenir en tête de la compétition internationale pour l'attractivité, et a plutôt elle-même été chercher ses modèles du côté de Los Angeles et de Las Vegas, dont le gaspillage de ressources rares est bien supérieur sans pour autant soulever tant de critiques.

2/ La stabilité politique et sociale interne et régionale

Les systèmes urbains des villes du Golfe apparaissent comme des constructions monstrueuses, échappant à toutes les conceptions urbaines antérieures, ainsi qu'à nombre de paradigmes sociétaux : la rotation permanente de la majorité des habitants, la précarité de leur implantation, ne sont-ils pas contradictoires avec l'idée de « faire société » ? N'interdisent-ils pas toute projection dans l'avenir, non seulement en ce qui concerne les individus, mais la société dans son ensemble ? Peut-on concevoir une agglomération d'individus qui ne seraient liés ni par la culture, ni par quelque partage que ce soit, à l'exception du travail, sur un mode très cloisonné ? Une ville sans « vouloir vivre ensemble » ?

En réalité, même si le clivage citoyens/étrangers demeure étanche, et si les déséquilibres démographiques mentionnés plus haut demeurent valables, on s'aperçoit qu'une certaine stabilisation est à l'œuvre : non pas, bien sûr, en ce qui concerne la masse des travailleurs sous contrat, célibataires misérables parqués dans leurs enclos, et coupés de la vie sociale ; mais une classe moyenne occupant des fonctions techniques et administratives, ainsi que les cadres supérieurs étrangers qui assurent le fonctionnement des affaires publiques et privés développent un sentiment d'appartenance à leur ville : leurs séjours se prolongent en famille, les enfants grandissent dans une culture différente de celle de Bombay ou de Beyrouth : un décalage grandissant se fait jour entre la situation statutaire de cette population et son quotidien : des citoyens qui ne sont en rien des citoyens, mais qui se considèrent comme résidents, parfois propriétaires, et qui réclament ou s'attribuent un droit de regard, donc de critique, sur la gestion des affaires urbaines : embouteillages, pollution, insécurité, racisme sont des thèmes récurrents des courriers des lecteurs des journaux, des blogs et des forums de discussion du Golfe, où un dialogue parfois violent se noue entre les jeunes de différentes communautés et de différentes perceptions.

Y a-t-il là l'amorce d'une « intégration », non pas à une société originelle et autochtone qui serait celle des « nationaux » (ceux-là sont beaucoup plus étrangers au milieu et à la civilisation urbaine que bien des immigrés) mais une hybridation socio-culturelle, qui, progressivement, viderait de son sens la ségrégation juridique actuelle ?

Pour les dirigeants de ces villes se pose là un dilemme : la durabilité de ces villes ne peut-elle s'obtenir qu'au prix d'un partage de leurs prérogatives ? Comment faire évoluer, dans ce cas, le système actuel qui repose sur la *kafala* (le parrainage obligatoire des étrangers par des nationaux) vers un système où serait reconnu à la majorité des droits civils qui conforteraient sa maîtrise de l'économie ? Et y a-t-il un autre choix, avec un environnement régional constitué d'ensembles démographiques disproportionnés, comme le sous-continent indien ou le voisinage immédiat de l'Iran ou de l'Irak ?

Le passage de la citadinité qui se renforce spontanément, avec de nouvelles générations d'étrangers nées sur place, vers une forme de citoyenneté à inventer pour tenir compte des réticences des classes dirigeantes et des sociétés d'accueil et de leur crainte de la dilution, et des demandes des catégories immigrées, qui souhaitent conserver les liens avec leur pays d'origine, tout en jouissant d'un statut stabilisé sur place, est donc désormais à l'ordre du jour : la « durabilisation » des villes du Golfe implique avant tout la généralisation d'un Etat de droit, jusqu'ici réservé aux nationaux. Une société civile et politique doit naître, sans soubresauts, redoutés par tous les habitants qui tiennent à conserver la stabilité économique et sociale actuelle. Cet exercice doit tenir compte des contradictions internes à ces sociétés, ainsi que des pressions souvent contradictoires de l'environnement régional. Le paradoxe est en effet que ces villes qui ne font pas encore société apparaissent aussi comme un modèle de coexistence, et que leur évolution est suivie avec attention, crainte ou espoir dans le vaste cercle environnant d'où proviennent les migrants.

Les villes du Golfe, villes littorales installées sur les rives d'une autre Méditerranée, doivent également prendre en compte, dans leur évolution, une dimension transnationale prégnante : elles sont toutes des éléments de binômes ou d'ensembles urbains transfrontaliers : ainsi de Koweït qui a vocation à fonctionner en symbiose avec Bassorah et les villes du Khouzistan iranien tout proche, au fond du Golfe, de l'ensemble constitué au centre du Golfe par Bahreïn et la conurbation saoudienne du Hasa, auxquels s'ajoute désormais Doha dont l'expansion se fait en flèche, et enfin de la conurbation qui née de Dubaï, s'étend aujourd'hui d'Abou Dhabi au sud jusqu'à Ras el-Khaimah au Nord, et inclut même les villes de la côte iranienne en face, ensemble lié par le commerce de contrebande de et vers l'Iran. La durabilité de ces ensembles repose sur la souplesse des modes de fonctionnement politique et commercial, sur la solidité et la permanence de réseaux sous-tendus par une culture, voire une *lingua franca* communes. On a là des cités-Etats dont la durabilité repose sur la stabilité des empires territoriaux qui les entourent et sur le respect de leur autonomie que ceux-ci leur garantissent pour pérenniser les services qu'ils en attendent.

3/ La stabilité de l'environnement et du système économique international

La durabilité de ces villes dépend d'abord de celle de l'économie-monde : leur prospérité et leur croissance sont liées à la place éminente des hydrocarbures dans le fonctionnement de l'économie mondiale. Les tentatives de certaines d'entre elles de diversifier leurs ressources, voire de s'affranchir de cette domination de la rente pétrolière, sont la preuve de la conscience qu'elles ont de cette fragilité. Ces villes sont en effet extrêmement réactives aux soubresauts de l'économie globale, qu'il s'agisse de période de forte croissance ou de crise. Mais le lien entre prospérité de ces villes et prospérité internationale est moins univoque qu'il n'y paraît au premier abord. La stabilité politique et la croissance économique à l'échelle régionale ou mondiale peuvent provoquer une augmentation de la production d'hydrocarbures, qui engendre mécaniquement une baisse des cours : l'absence de grands producteurs potentiels, comme l'Iran ou l'Irak, du marché est donc une bénédiction pour ces villes. A l'inverse, de trop hauts cours du pétrole peuvent inciter les pays importateurs à faire porter l'effort sur le développement des énergies alternatives. La durabilité des villes du Golfe passe ainsi par un équilibre incertain entre instabilité et stabilité, guerre et paix, troubles et insécurité, sur lesquelles elles n'ont que peu de prise. La gestion de ces contradictions y est toutefois considérée comme une préoccupation vitale. Ainsi Dubaï, cité commerçante, a besoin de paix pour développer son rôle de pôle mondial de la réexportation. Mais cette activité elle-même repose en grande partie sur la situation troublée de ses clients, de l'Afrique noire à l'Asie centrale, qui les empêche d'accéder eux-mêmes, directement, aux producteurs : l'émirat a ainsi grandement bénéficié naguère de la guerre du Liban, de la guerre Iran-Irak, de l'embargo subi par l'Irak, et aujourd'hui encore de celui imposé à l'Iran par les Etats-Unis, handicaps qui s'ajoutent aux contraintes bureaucratiques et de gestion de l'économie par des appareils d'Etat corrompus et incompetents. Même l'activité touristique florissante de Dubaï est née du terrorisme qui a fait fuir les touristes de Turquie ou d'Egypte durant les années 80 et 90.

La vulnérabilité de l'économie qui nourrit ces villes explique leur intérêt pour une diversification de leurs relations comme de leurs activités : après une première phase qui a consisté à développer des industries lourdes, de valorisation des hydrocarbures ou de la ressource énergétique (pétrochimie, aluminium...), elles s'orientent désormais vers des activités qui vont des loisirs à la haute technologie en passant par les services financiers : ces activités présentent l'avantage de fournir une haute valeur ajoutée, de ne pas nécessiter d'investissements lourds, et de faire appel à une main d'œuvre moins nombreuse, mais de haute qualification. Elles peuvent ainsi contribuer à enraciner une population expatriée, tout en réduisant le déséquilibre du ratio nationaux/étrangers. Les villes développent d'ailleurs des fonctions distinctes selon leur histoire ou leur équation locale : Manama, première à avoir abordé l'après-pétrole, s'est tournée dès les années 70 vers la banque off-shore, alors que Dubaï a misé sur le tourisme comme complément du commerce de réexportation, avant de devenir une ville-événement et un centre de nouvelles technologies de l'information et de la communication, entre *high tech* et média. Doha avait été pionnière dans le domaine des média avec la chaîne de télévision Al-Jezira, qui avait pour mission de faire connaître l'existence du Qatar dans le monde entier. Elle a désormais des

ambitions à la hauteur de sa nouvelle fortune gazière... Il n'en reste pas moins que cette diversification ne donne pas à ces villes de prise sur le cours de l'économie mondiale, et ne réduit pas leur dépendance vis-à-vis de celle-ci, sinon en répartissant les risques.

Conclusion : La durabilité des villes du Golfe dépend de celle de leurs assises et des fonctions qu'elles assurent. A des degrés divers, et dans la mesure où les économies arabes ont toutes un caractère rentier direct ou indirect, cette dimension est présente partout, et augmente au fur et à mesure de l'ouverture de ces économies. Il est désormais courant de parler de « modèle Dubaï » à propos de l'urbanisation de certaines grandes villes arabes, ou de leurs quartiers les plus récents et les plus riches, qu'ils soient résidentiels ou commerçants, d'affaires ou de loisir.

L'essentiel pour évaluer la durabilité d'un tel modèle n'est pas tant dans le luxe parfois ostentatoire déployé, ni dans la consommation excessive (mais par rapport à quelle référence ?) de biens publics souvent non renouvelables. La durabilité de ce modèle des villes du Golfe se mesure d'abord par leur disposition et leur capacité à durer au-delà de l'épuisement de la ressource qui les a fait naître, et qui les a faits croître en s'affranchissant de leur milieu naturel. Il s'agit à la fois pour elles de se doter d'une population d'origines diverses, mais ancrée au moins pour une part au lieu, de manière à développer une interaction dynamique entre la ville et ses habitants, et d'autre part de s'orienter vers une activité économique qui soit reproductible indépendamment de l'accès à une matière première locale vouée à s'épuiser ou à devenir obsolète.

Un avenir durable des villes du Golfe pourrait donc être assuré par leur transformation en centres de service cosmopolites, de véritables cités-monde, dont les habitants seraient associés à leur gestion, sous la protection et le parrainage des grands « empires » qui les entourent.