

## Sharjah, l'anti-Dubaï ? Une cité-dortoir à la reconquête de son passé

Marc Lavergne

*Sharjah, 3ème ville des Emirats Arabes Unis, est une ville discrète. Capitale de l'émirat du même nom, qui abriterait 1, 53 million d'habitants (dont 200 000 nationaux) en 2015<sup>1</sup>, sur les 9,4 millions que compterait la Fédération, elle ne manque pourtant pas d'intérêt. Siège historique de l'empire maritime des Qawasim, qui s'étendit de l'Oman jusqu'aux rivages de l'Iran, elle garde une assise terrestre qui fait d'elle la tête d'un micro-Etat au sein de la fédération. Outre la capitale, elle compte des oasis de plaine, des villages de montagne, des ports situés de part et d'autre de la chaîne des monts Hajar, des enclaves et des souverainetés partagées avec ses voisins : une cité et un Etat marqués par le poids de l'histoire et la longue interaction avec les Etats et les tribus de ces régions longtemps isolées, le seul émirat dont le territoire regarde à la fois le golfe Persique et le golfe d'Oman, le seul aussi qui jouxte les territoires de ses six associés au sein de la Fédération.*

Sharjah n'apparaît pourtant souvent que comme l'ombre portée de Dubaï. Les deux cités (trois avec Ajman, émirat de plein droit, qui ne constitue sur la carte qu'un quartier au nord de Sharjah) sont en effet juxtaposées en une vaste conurbation. Le *no man's land* qui séparait les deux cités jusqu'au début du XXIème siècle a disparu : celles-ci, en quête d'espace sur des territoires désertiques et des littoraux presque entièrement colonisés, se sont aujourd'hui rejointes, couvertes de tours de bureaux et de logements, et la « frontière » n'est nullement matérialisée.

Pourtant, le paysage et l'atmosphère urbains manifestent vite les profondes différences entre les deux cités. De manière délibérée ou contrainte par le défaut de ressources pétrolières et de l'absence d'une classe de commerçants entrepreneurs, en phase avec des dirigeants ambitieux, comme à Dubaï, la cité s'est toujours toujours gardée de se lancer dans des projets de modernisation faisant fi des racines culturelles et sociales de sa population.

### *Velléités modernisatrices*

Certes, Sharjah a ces dernières années complètement remodelé ses abords : au fond de sa Crique, la lagune Cheikh Khaled, elle a aménagé sa corniche avec une promenade, des parcs gazonnés, un souk d'architecture moderne, le « Souk central », inauguré en 1979, abritant marchands de produits artisanaux de qualité pour une clientèle touristique à venir, une poignée d'immeubles-tours aux façades de vitrage bleuté : le tout forme un modeste « Business district » qui prend clairement modèle sur celui de Dubaï Marina, avec aquarium, Grande Roue de la Qasba et hôtels de chaînes internationales. Mais cet ensemble attend encore sa clientèle et l'activité des bureaux comme des espaces récréatifs y est clairsemée. A l'arrière de cet espace se trouve le cœur battant de la ville, avec sa gare routière, ses commerces, au croisement de la route de Dhaid, qui mène au cœur du désert, et de l'avenue de la Corniche qui dessert le centre ancien, ou « Heritage Area ». Mais l'impression que la ville flotte dans un vêtement trop grand demeure toutefois en milieu de journée, lorsque la plus grande part de la population s'active à Dubaï. En soirée également, la ville se couche tôt : ici la vie est rythmée par les appels à la prière, et les préceptes de l'islam y sont rigoureusement

---

1 Les statistiques par émirat, fondés sur des estimations, ne permettent pas de donner avec certitude un chiffre de population fiable pour les localités, d'autant que la population des Emirats Arabes Unis, composée à près de 90 % d'étrangers, est très mobile.

<https://www.globalmediainsight.com/blog/uae-population-statistics/> consulté le 22 juin 2018

<https://gulfnews.com/news/uae/general/sharjah-s-population-crosses-1-4m-with-more-than-175-000-emiratis-and-1-2-million-expatriates-1.1965389> consulté le 22 juin 2018

<https://gulfnews.com/news/uae/government/uae-population-and-statistical-trends-1.1931464>

suivis. L'émirat se présente donc également comme un reproche muet des égarements de Dubaï, perçue comme un mal nécessaire, la Sodome et Gomorrhe des temps modernes, se faisant ainsi le « gardien du Temple » de parangons de vertu comme l'Arabie Saoudite.

### *Le centre historique : entre fonction mémorielle et vocation touristique*

Les monuments du centre ancien ont été préservés des démolitions qui ont fait disparaître une bonne partie de ceux de Khor Dubai et de Deira, que l'on cherche aujourd'hui à recréer pour en faire un atout touristique, voire - qui sait ? - à faire inscrire sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, ce qui est également le cas ici. La concurrence entre émirats du Golfe ne se joue pas qu'entre États, ou entre Dubaï et Abou Dhabi, mais également entre Sharjah et ses voisins : l'émirat cherche à faire valoir sa place de capitale régionale de la culture et de la civilisation (sous-entendu arabe et islamique). Une façon également pour Sharjah de rappeler que, quels que soient les aléas dus à la manne pétrolière récente, la cité jouit d'une prééminence historique et culturelle sur ses voisines plus fortunées.

Ici, les boutres qui font la contrebande avec l'Iran ou qui se risquent jusque dans l'océan Indien sont alignés sur les deux rives de la lagune, face au quartier d'Al Khan, qui fut longtemps un village de pêcheurs rival de Sharjah. La luxueuse et moderne mosquée sunnite Al-Nour, dressée sur l'île du même nom au centre de la lagune, fait pendant à la majestueuse mosquée bleue – chiite- édifiée en 1861. Elle atteste comme sa pareille de Khor Dubai l'ancienneté des relations de commerce et d'échanges humains entre les deux rives du Golfe : un démenti des antagonismes suscités par les monarchies bédouines qui détiennent aujourd'hui le pouvoir. En arrière s'ouvre le quartier ancien, en cours de restauration autour d'un ensemble muséal de qualité (Sharjah Art Museum), mettant en valeur l'histoire et l'ethnographie de l'émirat, la calligraphie arabe, à l'ombre du fort de la ville (Al-Hisn) édifié voilà deux siècles<sup>2</sup>. et offrant des expositions d'artistes contemporains<sup>3</sup>. Le vaste et antique souk couvert attenant (Souk al Arsah) fait peau neuve, avec pour cible les touristes étrangers, qui seront logés dans des hôtels implantés dans de vieux bâtiments, comme l'hôtel de luxe Al-Bait. La restauration de cet ensemble architectural dont ne subsistent que les épais murs de corail, est faite avec circonspection et respect de l'esprit du lieu, qui revit également dans les festivités qui se déroulent dans l'enceinte ou sur l'esplanade qui entoure le vieux fort.

Le tourisme attendu se démarque clairement de celui de Dubaï : ici l'alcool est banni, et l'objectif n'est pas de faire recette, mais de remplir la mission que s'est assigné l'émir, Cheikh Sultan ibn Muhammad al-Qasimi, à la tête de l'émirat depuis l'indépendance en 1971 et titulaire d'un doctorat en biologie végétale de l'université du Caire : la préservation de la culture et du patrimoine arabes, et celle des valeurs de la société locale.

### *L'extension de la ville vers l'intérieur*

Mais la différence avec Dubaï est encore plus perceptible dès que l'on quitte ce quartier historique. La ville se présente selon un plan en damier dont les mailles s'étirent au fur et à mesure que l'on s'éloigne du littoral, et qui se divise en trois parties : en retrait des deux lagunes et du rivage, bordés par le nouveau centre d'affaires et le centre historique, s'alignent les quartiers d'habitat collectif, avant d'arriver aux quartiers résidentiels de la partie plus aisée de la population, immigrés ou nationaux, et aux vastes étendues des zones aéroportuaire au nord, et « culturelle » et universitaire au sud.

L'activité aéroportuaire est un autre poumon économique de Sharjah : lorsque les deux aéroports

---

2 A signaler également pour leur valeur de témoignage pédagogique, le musée de l'école Al-Islah (« La réforme ») et le Bait al-Naboodah, demeure d'un riche marchand construite en 1845, ouverte au public depuis 1995.

3 comme les œuvres pionnières, conceptuelles et expérimentales de Hassan Sharif, artiste de renommée internationale, un enfant du pays décédé en 2016 (Exposition visitée en novembre 2017).

internationaux de Dubaï et de Sharjah avaient été construits, à une dizaine de kilomètres l'un de l'autre, au lendemain de l'indépendance, les observateurs avaient crié à la mégalomanie et au gaspillage de ressources pétrolières encore limitées. Depuis lors, l'aéroport de Dubaï est devenu l'un des tout premiers *hubs* de la planète, avec l'ambition affichée de détrôner New York. Mais celui de Sharjah a choisi une autre vocation : le transport des marchandises, licites ou illicites, avec une orientation privilégiée vers des destinations délaissées par les grandes compagnies aériennes. Ce fut tout d'abord l'URSS et les pays socialistes, puis les destinations troublées d'Asie centrale et d'Afrique : une infrastructure adaptée aux besoins des entreprises intervenant sur ces terrains, et couplée avec une zone franche moins engorgée que celle de Dubaï.

Au sud de l'aéroport s'étend une vaste plaine sablonneuse et couverte de maigres buissons où paissaient naguère les dromadaires. Cette étendue a été vouée à la fonction culturelle. D'immenses périmètres plantés de gazon y accueillent l'université de Sharjah, l'université américaine, l'Académie culturelle, institutions visiblement surdimensionnées, mais qui manifestent une ambition éducative et culturelle qui ne s'est pas démentie depuis l'indépendance, et qui fait corps symboliquement à l'aménagement du centre historique. C'est ainsi que Sharjah, qui accueille chaque année 1500 éditeurs lors de son Salon du Livre, vient d'être choisie par l'UNESCO comme capitale mondiale du Livre pour 2019.

La Sharjah Art Foundation et le Sharjah Institute for Heritage sont au cœur de ce dispositif culturel, qui s'appuie sur des infrastructures de qualité, comme l'amphithéâtre en plein air Al-Majaz, d'inspiration romaine, qui peut accueillir 4500 spectateurs.

Plus au sud, au-delà de la Maleha Road, s'étend une vaste zone industrielle, avec des usines de matériaux de construction, de produits alimentaires et de transformation diverses : ville-dortoir, Sharjah tire 20 % de son PIB du secteur industriel, qui représente la moitié de la production de l'ensemble des Emirats. Son faubourg de Hamriyah, au-delà d'Ajman, possède une zone franche, tout comme l'aéroport, et la production en est pour partie exportée dans les pays voisins, grâce à ces dispositions fiscales très favorables.

### *Quartiers résidentiels : au pays des classes moyennes*

Les quartiers jouxtant la vieille ville sont occupés par des immeubles de quatre à cinq étages, abritant les logements dégradés des travailleurs immigrés originaires principalement du Pakistan. Ces immeubles datent des années 80, ou 70 pour les plus anciens : le revêtement de ciment couvert de poussière, mêlé de sable salé, se dégrade avec le temps. Au rez-de chaussée, s'ouvrent des échoppes offrant les produits et les services de consommation courante : épiceries, salons de coiffure pour hommes, habillement, téléphonie mobile et transferts de fonds, entre le souk aux fruits et légumes et celui qui offre animaux et oiseaux : faucons, poules et canards..Sur les avenues, au bord des contre-allées, s'alignent de modestes hôtels et pensions, des agences de location de voiture, des bureaux de change et de transfert de fonds, et des restaurants offrant toute la gamme des spécialités orientales. Les étages supérieurs sont voués aux bureaux, aux entrepôts et aux logements collectifs des travailleurs célibataires. Un paysage urbain peu différent de celui que l'on trouve encore dans les quartiers populaires et commerçants des bords de la Crique de Dubaï, à l'écart des circuits touristiques Mais ce qui frappe ici, c'est l'absence de femmes dans l'espace public, et de façon concomitante, d'Asiatiques non-musulmans : ni Philippins, ni Hindous, ni a fortiori Africains ou Occidentaux. On est ici en Orient, mais un Orient délimité par l'Histoire...

Les quartiers résidentiels qui entourent ce premier arc de cercle autour de la Crique abritent une population de plus en plus aisée au fur et à mesure que l'on s'éloigne du littoral : les immeubles abritant des familles expatriées (fonctionnaires, cadres et techniciens), sont de facture plus récente et présentent un meilleur standing. Les rues sont bordées d'arbres, jusqu'aux quartiers de villas édifiées sur les formations dunaires : ces quartiers sont plus aérés et moins humides l'été que le

rivage, et sont à l'abri de la pollution engendrée par la circulation automobile.

### *La congestion urbaine, défaut d'intégration de la conurbation Dubaï-Sharjah*

La complémentarité des deux villes n'a pas réussi jusqu'à présent à gommer les disparités ni l'attachement de chaque émirat à ses prérogatives, en dépit des proclamations unanimes en faveur du renforcement de l'unité de la Fédération, dont Cheikh Sultan a été l'un des plus fervents partisans, aux côtés de Cheikh Zayed bin Sultan al-Nahyan, émir d'Abou Dhabi et président jusqu'à sa mort du nouvel État. C'est ainsi que Dubaï, qui a réussi à maîtriser de façon exemplaire un développement pourtant foudroyant, en anticipant la croissance de la ville, son extension spatiale comme la répartition de ses activités, n'a pas intégré dans son schéma d'aménagement des transports, une prolongation du métro au-delà de sa frontière.

Il est vrai que le métro n'a pas été, semble-t-il, conçu comme un élément structurant des déplacements à l'intérieur de Dubaï. La préférence était donnée, de toute évidence, au tout-automobile, avec des autoroutes urbaines à six voies dans chaque sens, comme l'avenue Cheikh Zayed qui traverse la ville dans toute sa longueur. La peur de la mixité sociale et de genre avait convaincu les aménageurs que le métro séduirait surtout les travailleurs immigrés, ce qui serait dissuasif pour les touristes comme pour les « familles », comme on dit pudiquement en Orient pour signifier l'élément féminin.

Mais la migration pendulaire avec Sharjah n'avait pas été prise en compte, ou bien n'avait pas réussi à convaincre les deux émirats d'unir de cette façon les destins des deux cités. Il serait instructif de connaître les causes de cette erreur d'appréciation, de ces réticences ou de ces contraintes... Ce n'est que tout récemment, fin 2017, que la Dubaï Transport Authority a décidé d'étendre les horaires de fonctionnement du métro les soirs de semaine, prenant en compte les besoins des touristes et de la jeunesse... Quoi qu'il en soit, ce défaut d'intégration se paie cher : chaque matin et chaque soir de semaine, la circulation automobile est congestionnée pendant plusieurs heures dans le sens Sharjah-Dubaï, puis Dubaï-Sharjah, par l'absence de transport collectif en site propre. Ce problème qui rejaillit sur l'ensemble de la vie économique et sociale, ne semble pas avoir été pris en compte dans sa dimension politique, dans le cadre d'une réflexion globale au sein de la Fédération, d'autant que la ligne pourrait en toute logique traverser Ajman pour atteindre dans un premier temps le port et la zone industrielle de Hamriyah, pour devenir l'axe structurant de la conurbation..

Quoi qu'il en soit, l'équipe entourant Cheikh Mohamed bin Rachid al-Maktoum, le gouverneur (émir) de Dubaï et l'artisan de sa dernière phase de croissance, avant la crise des subprimes de 2008, a soit manqué de clairvoyance ou d'ambition, soit a buté sur des réalités politiques qui dévoilent la persistance d'éléments de défense des intérêts locaux freinant la dynamique fédératrice.

Sharjah, contre-exemple de l'urbanisme des villes du Golfe ? Certes, le cadre bâti, la fabrique urbaine semblent différents, voire opposés. Mais on peut se demander si cette différence est due à une pénurie de moyens financiers, à une attitude de repli face à la mondialisation, ou bien simplement à une expérience historique différente de celle des familles bédouines qui règnent aujourd'hui sur ces rivages. Le choix de la fidélité à l'histoire et aux valeurs d'une société menacée par la submersion démographique, mais surtout socio-culturelle, peut aussi être un pari sur l'avenir, un acte de foi dans un retour aux sources qui pourrait advenir lors de l'essoufflement du « modèle Dubaï ».

Pour en savoir plus :

- Ibn Muhammad al-Qasimi, Sultan : « Prendre les rênes. Les années cruciales 1971-1977 », Al-Qasimi Publications, Sharjah, 2010, trad. française Sharjah, 2013 ;

- « : « Les années de consolidation. 1979-1987 », Al-Qasimi Publications, Sharjah, 2012, trad. française Sharjah, 2014 ;
- « : « Culture, éducation et changement 1987-2004 », Al-Qasimi Publications, Sharjah, 2013, trad. française, Sharjah, 2015 ;
- Guéraiche, William : Géopolitique de Dubaï et des Émirats Arabes Unis, éd. Arbre bleu, Nancy, 2014 ;
- Heard-Bey, Frauke : « Les Emirats Arabes Unis », trad. française Karthala, Paris, 1999 ;
- Kazerouni, Alexandre : Le miroir des cheikhs. Musée et politique dans les principautés du golfe Persique », coll. Proche-Orient, PUF, Paris, 2017
- Kazerouni, Alexandre : « Révolution et politique de la culture à Sharjah 1979-2009, Revue des Mondes Musulmans et Méditerranéens n°142, décembre 2017 ;  
<https://journals.openedition.org/remmm/10150>