

# SOMMAIRE

Remerciements.....	3
Résumé .....	5
Sommaire.....	7
<b>Introduction Générale.....</b>	<b>9</b>
<b>PREMIÈRE PARTIE : REVUE DE LA LITTÉRATURE ET MÉTHODOLOGIE .....</b>	<b>26</b>
Chapitre 1 : Mondialisation et villes globales.....	28
Chapitre 2 : La comparaison internationale comme outil de recherche .....	103
<b>DEUXIÈME PARTIE : DÉCONSTRUIRE DUBAÏ, L'ÉMIRAT ENTREPRISE .....</b>	<b>125</b>
Chapitre 3 : Cadre historique, évolution urbaine et plans .....	126
Chapitre 4 : L(es) acteur(s) d'une métropolisation incomplète .....	164
<b>TROISIÈME PARTIE : DUBAÏ MODÈLE UNIQUE OU VILLE BAZAR ?.....</b>	<b>193</b>
Chapitre 5 : La lecture de Dubaï à travers les indicateurs de classement mondiaux .....	194
Chapitre 6 : Quand Dubaï devient le « modèle » .....	221
<b>Conclusion Générale .....</b>	<b>270</b>
Bibliographie .....	281
Annexes .....	300
Tables .....	310

[Cette page est intentionnellement laissée en blanc.]

# INTRODUCTION GÉNÉRALE

## 1.1 Mondialisation et villes globales

Alors que le monde continue à s'urbaniser et que les économies se mondialisent, un certain nombre de villes ont le potentiel de devenir les nouveaux lieux de notre ère. Ces villes qu'on appelle villes globales deviennent le point de convergence des réseaux de services financiers spécialisés et de l'échange sur lesquels repose l'économie mondiale. Ainsi, et en raison de la nécessité de compétences complexes et hautement spécialisées de ces villes, ces dernières se font désormais concurrence pour attirer talents et investissements.

Au cours des quelques dernières décennies, le développement de diverses villes anciennes ou nouvelles, principalement dans le « Sud Global », est en effet une conséquence de la mondialisation économique. Ce développement a abouti à la constitution d'un réseau d'agglomérations dont l'essor est dû à leurs échanges transnationaux, réseau qui est en phase de recomposer en profondeur la géographie économique du monde. Ces villes deviennent ainsi des pôles organisateurs des flux d'activités, de biens et de services, mais aussi de la redistribution de la production internationale de la richesse<sup>1</sup>.

Comme le souligne Serge Sur<sup>2</sup>, le pluriel importe autant que le qualificatif dans l'interprétation des « villes mondiales », parce qu'il évoque un réseau d'agglomérations dont les relations mutuelles seraient aussi importantes que leurs rapports avec leur environnement plus immédiat. Ces villes auraient vocation à être les nœuds d'une sorte de filet de la mondialisation, entraînant une restructuration de l'espace mondial autour et à partir d'elles sur le plan économique, humain et politique.

---

<sup>1</sup> Questions internationales, 2013, p. 1.

<sup>2</sup> Sur, 2013.

L'attention actuelle se concentre sur des villes au développement humain et économique accéléré, surtout en dehors de l'Europe où « tout se passe comme si accéder à ce club très fermé des villes globales constituait un enjeu, dont les pays émergents semblent avoir bien compris l'importance : à grands coups d'opérations médiatiques, il s'agit de construire le gratte-ciel le plus haut du monde, de proposer les objets de consommation les plus luxueux, d'accueillir les événements sportifs, culturels ou politiques de rayonnement planétaire »<sup>3</sup>.

Au-delà des considérations économiques se pose une question politique, celle de la gouvernance de ces villes. En pratique, leur gestion est un autre défi pour la démocratie politique. Ces villes risquent de développer ségrégation sociale voire ethnique, ou de devenir des îlots de prospérité inégalitaire dans un environnement exploité et appauvri. Elles sont l'objet d'une nouvelle civilisation urbaine, d'une nouvelle sociabilité. C'est ce que Saskia Sassen<sup>4</sup> pose à l'origine de sa théorisation de la « ville globale » où dans ces métropoles mondialisées, cohabitent deux types de population : un premier type constitué des employés des grandes firmes et un second composé des « serviteurs » de ces employés. L'analyse de Sassen part d'un postulat qu'il existe un lien structurel entre les changements économiques typiques de ces villes et l'amplification de leur segmentation sociale et urbaine.

## **1.2 Le *benchmarking* et l'organisation de la concurrence entre métropoles à l'échelle mondiale**

Avec la tendance actuelle qui tourne vers la comparaison internationale dans la recherche urbaine, nous évoquons le concept de « *benchmarking* »<sup>5</sup> qui, sous sa forme la plus simple, répond à des objectifs concurrentiels : il s'agit d'évaluer l'écart entre ses propres résultats et ceux

---

<sup>3</sup> Bretagnolle, 2013.

<sup>4</sup> Sassen, 2001.

<sup>5</sup> Outil conçu initialement dans le domaine de management d'entreprise, il est traduit le plus souvent en français par « parangonnage » ou « étalonnage ». Un étalon ou un parangon veut dire un modèle avec lequel l'un se compare dans le but de combler l'écart de performance qui lui en sépare.

des concurrents jugés les plus performants en vue de réduire cet écart et d'améliorer sa position de marché<sup>6</sup>.

Marc Dumont<sup>7</sup> souligne le fait que la mutation des modes de vie et de l'habitat dans les centres des villes mondiales est liée à l'entrée des métropoles dans un régime de concurrence exacerbée. La logique de marketing urbain qui prévaut ne se joue plus à l'échelle du territoire mais sur la scène mondiale. Dans ce cadre compétitif, ces villes cherchent à se distinguer à l'échelle mondiale à travers une course qui se situe à deux plans : se doter des attributs d'une métropole mondiale, puis de convaincre de la supériorité de ces attributs.

Mais pour Alain Bourdin<sup>8</sup>, l'évaluation de l'action urbaine où les villes ne sont plus comparées pour ce qu'elles donnent à voir ou à comprendre, mais par rapport à des critères abstraits (PIB par tête, taux de pollution, degré de satisfaction des habitants mesuré par des sondages, etc.) signifie que l'on ne pense plus la ville comme un ensemble de formes spatiales, sociales, symboliques, mais de qualités objectives, ou supposées telles.

Cependant, Emmanuel Didier<sup>9</sup> considère que le *benchmarking* ne peut pas s'appliquer aux administrations publiques comme aux structures privées pour lesquelles il a été inventé. Il existe une différence de nature entre les deux missions surtout que l'État est souverain, c'est-à-dire qu'il n'existe pas d'instance qui lui soit supérieure. Mais la singularité du *benchmarking* tient à ce qu'elle est dénuée de tout formalisme juridique, et c'est ce qui fait sa force : « Purement incitative, elle dépend de la bonne volonté des États non pas tant à adhérer au dessein projeté qu'à se munir effectivement des outils gestionnaires et statistiques préconisés »<sup>10</sup>.

Bourdin considère qu'un glissement s'opère lorsqu'on considère la ville comme un acteur inscrit dans une compétition et dont les performances peuvent faire l'objet de mesures.<sup>11</sup> Il ajoute que si la concurrence des villes fait partie du processus de mondialisation (ou de la nouvelle étape de la

---

<sup>6</sup> De Verdalle et al., 2012.

<sup>7</sup> Dumont, 2013.

<sup>8</sup> Bourdin, 2010.

<sup>9</sup> Simon, 2010.

<sup>10</sup> Bruno, 2008.

<sup>11</sup> Bourdin, 2010.

mondialisation), elle combine deux dimensions : la recherche de gains directs et celle d'une position dans des classements (un *ranking*) supposée apporter des gains indirects. Ainsi, l'enjeu du *benchmarking* ne serait pas par exemple de réduire les inégalités socio-économiques au sein d'un territoire étudié, mais de distinguer des « champions », des « pôles de compétitivité », des « centres d'excellence » <sup>12</sup>.

### 1.3 La circulation d'un « modèle urbain banalisé »

La mondialisation tend bien à diffuser un modèle urbain générique, principalement d'origine occidentale, sous l'effet de l'homogénéisation des modes de vie urbains (individualisme, usage de l'automobile, consommation) et des opérateurs de production de l'urbain. C'est ce que Dumont<sup>13</sup> essaie d'avancer en notant qu'après 1945, l'accélération de la mondialisation est allée de pair avec une diffusion généralisée de l'urbanisation à l'échelle mondiale, sans que ces deux phénomènes se confondent :

« Si l'ensemble du monde est désormais fortement urbanisé, de nombreuses villes ne s'inscrivent pas dans les dynamiques de la mondialisation. De même, toute la population mondiale ne vit pas dans des villes. Un peu à rebours des images stéréotypées qu'elle véhicule dans l'imaginaire commun, la mondialisation, n'induit pourtant pas de dynamiques urbaines spécifiques. Elle joue davantage un rôle d'accélérateur de métropolisation et de ses modes de vie, contribuant, entre autres choses, à diffuser des modes d'habiter standardisés. Les empreintes de la mondialisation se décèlent au niveau des formes urbaines, des modes de production de l'habitat, et plus largement de la ville, ainsi que dans les formes de consommation et les référentiels de l'habitat ».

---

<sup>12</sup> Bourdin, 2010.

<sup>13</sup> Dumont, 2013.

Le plus visible dans les réalisations actuelles de ces villes est l'utilisation d'un modèle commun de développement urbain. Cela tient à ce qu'ils sont l'œuvre d'une même galaxie d'urbanistes et architectes internationaux inspirés de près ou de loin par le modèle américain :

« Les villes globales répandent partout l'uniformisation d'un modèle occidental, avec quelques concessions aux traditions locales. La course à la hauteur, les gratte-ciel, les *skylines* sont en plein essor [...]. Le vertical n'exclut pour autant pas l'horizontal, banlieues et périphéries s'étendent *ad nauseam* sur un mode pavillonnaire dévoreur d'espaces, de transports, d'hommes. »<sup>14</sup>

#### 1.4 Un cas d'étude privilégié : Dubaï sous le microscope

Dubaï est une « ville globale ». Une telle déclaration est parfaitement contestable dépendamment de ce qu'on entend par ville globale.<sup>15</sup> Pourtant, ce dont nous sommes certains, c'est le fait que Dubaï est un laboratoire vivant. Après Shanghai, Dubaï a été qualifiée comme étant le plus grand chantier du monde.<sup>16</sup> Port, aéroports, infrastructure ultra-moderne, mégaprojets immobiliers et centres commerciaux démesurés, Dubaï veut faire la concurrence au monde entier et elle s'en sort plutôt bien :

« Nous ne sommes pas moins que le numéro un. Quiconque se convainc qu'il n'est pas digne de la première position est voué à l'échec dès le début ». <sup>17</sup>

Depuis le début du XXI<sup>ème</sup> siècle, Dubaï est devenue un joueur incontournable sur la scène mondiale et même parfois le meneur du jeu. L'objectif est clair et mis en avant par son « leader »<sup>18</sup>. Le multimilliardaire « Cheikh Mo » – comme le nomment les occidentaux résidant à

---

<sup>14</sup> Sur, 2013.

<sup>15</sup> Selon Sassen, pour que ces villes fonctionnent et réussissent dans l'économie mondiale, elles doivent opérer de quatre manières nouvelles en devenant les points de commandement concentrés de l'économie mondiale.

<sup>16</sup> Davis, 2007, p.8.

<sup>17</sup> Mohammed bin Rachid Al Maktoum, 2015, p. 73, traduction personnelle.

<sup>18</sup> Signifiant chef ou dirigeant.

Dubaï – a une ambition explicite et totalement dénuée d’humilité : « je veux être le numéro un mondial ». <sup>19</sup> Ainsi, Cheikh Mohammed bin Rashid, souverain de Dubaï, ne rate aucune occasion pour souligner jusqu’à quel point il est important pour Dubaï d’atteindre la première position dans tout ce qu’elle fait :

« La vision est claire, l’infrastructure est prête, la confiance en notre capital humain est élevée. L’avenir n’attend pas ceux qui hésitent ». <sup>20</sup>

Cette vision compétitive se traduit par la réalisation continue de projets mettant Dubaï sur la carte des villes mondiales. De la création d’archipels artificiels sur la cote de l’émirat jusqu’à la construction de la Burj Khalifa, la plus haute tour du monde avec ses 163 étages et culminant à 829,8 mètres de hauteur <sup>21</sup>, la ville s’associe à des objets iconiques. Mais Dubaï veut se faire compétition à elle-même : le 9 octobre 2016, le souverain de Dubaï a présidé la cérémonie de lancement des travaux de construction de la « tour de la crique », la dernière folie de Dubaï. Cette construction en forme d’aiguille, promet de ravir à la Burj Khalifa le titre tant convoité de tour la plus haute au monde avec un peu plus d’un kilomètre de hauteur une fois achevée en 2020. <sup>22</sup>

Mais Dubaï va plus loin que ça. En 2021 la ville deviendra de même associée à un nouvel événement iconique. <sup>23</sup> L’Expo 2020, avec tout le prestige des expositions universelles, prendra place à Dubaï. Et pour cette occasion, toute une « nouvelle ville » d’une superficie de 145 kilomètres carrés est en cours de construction, y compris le plus grand aéroport au monde avec une capacité maximale de 160 millions de passagers par an. <sup>24</sup>

---

<sup>19</sup> Davis, 2007, p.10.

<sup>20</sup> Mohammed bin Rachid Al Maktoum, 2015, p. 72, traduction personnelle.

<sup>21</sup> « Burj Khalifa – The Skyscraper Center ». Council on Tall Buildings and Urban Habitat (CTBUH).

<sup>22</sup> Barthe, 2017.

<sup>23</sup> Initialement prévue pour entre octobre 2020 et avril 2021, l’ouverture de l’Expo 2020 a été reportée jusqu’en octobre 2021 en raison de la pandémie du Covid-19.

<sup>24</sup> Dubai South est un projet immobilier lancé en 2006. Ce projet est en même temps une zone franche autorégulée par son développeur. Dubai South couvre une superficie de 145 kilomètres carrés et se situant au sud de Dubaï à la frontière avec Abu Dhabi. Cette nouvelle ville devrait accueillir une population d’un million d’habitants et créer 500,000 emplois. Elle abritera aussi l’aéroport international d’Al Maktoum, le plus grand aéroport au monde, et accueillera de même l’événement de l’Expo 2020. <http://www.dwc.ae/en/About-Us/Our-Story>, traduction personnelle.



Ainsi, durant ces deux dernières décennies, Dubaï s'est efforcée de devenir une ville du premier rang avec un objectif de devenir une cité de première importance au sein du système économique mondial. Cet impératif concurrentiel se manifeste dans la stratégie de promotion de la ville adopté par la plupart des grandes villes mondiales. Le développement de la ville a été alimenté par une relation synergique entre des forces mondiales et locales intégrées dans un contexte historique et géographique assez particulier, produisant son environnement urbain actuel mais en même temps une série d'enjeux au niveau du fonctionnement de la ville.

Tandis qu'aux Etats-Unis l'aménagement urbain est entrepris par une multitude d'agences parapubliques limitant leur coordination à l'échelle de la ville, l'État et les collectivités locales en Europe sont plus engagés dans le processus de fabrication de la ville. Dubaï représente un modèle hybride entre le contrôle de son Gouvernement et le libéralisme économique où la stratégie de développement urbain de la ville est souvent dessinée par la « Vision » de son Souverain dans un environnement économique attirant les investissements étrangers et réduisant les restrictions sur la liberté d'entreprise. Cette approche entrepreneuriale de développement urbain mène à la production d'un plan d'une ville exprimant sa stratégie de développement économique et assurant l'infrastructure et les services nécessaires à son fonctionnement.

## **1.5 Les objectifs de la recherche**

Même si Dubaï a été dotée d'une série de plans d'urbanisme – ou de plans structurels comme on les appelle dans le contexte local – depuis le début des années 1960 dans une tentative de canaliser sa croissance économique et urbaine, la véritable dynamique derrière le développement urbain de l'Émirat ne s'est pas réalisée à travers la succession de ces plans mais plutôt à travers des projets d'infrastructures et d'aménagements urbains et immobiliers à grande échelle notamment dès le début du vingt et unième siècle.

Bien avant son arrivée officielle au pouvoir en 2006, Cheikh Mohammed bin Rashid al Maktoum prince héritier de l'Émirat depuis 1995, envisageait le passage de Dubaï d'une économie pétrolière vers une économie axée sur les services, le tourisme et plus particulièrement sur

l'immobilier entraînant un boom immobilier entre les années 2004 et 2006 et formant une bulle spéculative qui finit par éclater en 2009 suite à la crise financière mondiale de 2008.

Ainsi, vers la fin du vingtième siècle et avec l'apparition des premiers méga développeurs et l'établissement des autorités régulatrices des zones franches qui échappent à l'autorité de la municipalité et qui jusqu'à leur arrivée était le seul organisme responsable de la gestion du processus de planification urbaine de la ville, nous pouvons dire que Dubaï a développé son propre modèle de développement économique et urbain pour se déclarer une « ville globale en construction », le tout sous le couvert de la « vision futuriste » de son Souverain.

Plus concrètement, cette tendance du Souverain à faire de Dubaï « un modèle unique à suivre » s'est traduite par sa grande volonté d'investir dans les différents secteurs économiques grâce à la création d'une multitude de sociétés parapubliques, notamment dans le secteur de l'immobilier. Ce modèle de gouvernance souvent qualifié de « néolibéral » et que les américains alimentent par un débat artificiel autour de la justice, n'est autre que le capitalisme monopoliste d'État<sup>25</sup> nourri par un appétit croissant d'investir à travers des grandes entreprises publiques et cela depuis le tournant libéral, principalement dans les politiques de logement, avec l'arrivée de Margaret Thatcher au pouvoir en Angleterre à la fin des années 1970. Si les économistes de l'école de Chicago se tiennent derrière la diffusion de la pensée « néolibérale » fondée sur la généralisation des principes de concurrence et de marché à la sphère de la vie publique, pour les adeptes du courant de l'école de Los Angeles, c'est ce mode de gouvernance néolibéral des grandes métropoles qui laisserait la place aux dispendieux investissements de prestige, au développement spatial inégal et ne fait de ce fait qu'élargir l'inégalité sociale et donc l'injustice spatiale.

Pourtant, la transformation économique de Dubaï au cours des dernières décennies s'est accompagnée de changements majeurs par rapport à la structure de sa population et à son

---

<sup>25</sup> Comme son nom l'indique, le capitalisme d'État est un système économique dirigiste où l'État contrôle l'essentiel du capital et de l'investissement et qui, pour Guy Dhoquois (1971), provient d'une part du fait que la forme d'exploitation du travail est la même que dans le capitalisme classique et d'autre part du fait que la propriété des moyens de production est publique, permettant ainsi la centralisation de la plus-value.

développement urbain.<sup>26</sup> La montée des entreprises parapubliques tel qu'*Emaar*, *Nakheel* et *Dubai Properties* a soutenu le processus de transformation de Dubaï en une ville de projets démesurés. Comme ces développeurs se sont mis en concurrence pour attirer plus d'attention, ils ont cherché à se surpasser les uns les autres avec des projets de plus en plus amples. Le résultat a été, en une période de dix ans, l'apparition d'une série de villes satellites dans la Ville tel que *Downtown Dubai*, *Dubai Marina*, *Jumeirah Lake Towers*, *Internet City*, *Knowledge Village*, *Media City*, *Motor City*, etc. De même, la prolifération des lotissements résidentiels haut de gamme met en évidence le caractère exclusif de la majorité des espaces urbains de la ville. Le résultat de ce différentiel de croissance économique a conduit à une polarisation socio-spatiale entre les différents groupes sociaux et, inévitablement, à la fragmentation de la ville.

Cependant nous pourrions nous demander qu'est ce qui se cache derrière le succès de Dubaï et s'il en est vraiment un. Comment cette ville-État continue-t-elle à absorber cette croissance à la fois économique et urbaine mais arrive aussi à la maintenir ? Cette ville qui se vante être la plus cosmopolite du monde incarne la dichotomie entre global et local où les limites de plus en plus fines entre ces deux rendent l'expérience globale de la ville ainsi que sa perception hautement illisible. Dubaï, le *beach club* de Milton Friedman, comme Mike Davis la décrit, est une grande communauté fermée, la plus grande zone verte du monde. Plus encore que Singapour et le Texas, elle est la parfaite expression des valeurs néolibérales du capitalisme contemporain.<sup>27</sup>

Ainsi, cette ville nous offre des caractéristiques intéressantes à analyser. Dubaï qui – comme grande ville – n'est âgée que d'une quarantaine d'années n'a pas cessé de progresser dans les classements internationaux pendant ces dix dernières années. Mais derrière ce « succès » réside une stratégie de promotion et de commercialisation de la ville résolument entrepreneuriale surtout au niveau des montages financiers des différents projets et investissements publics. De même pour la politique urbaine et la gestion de la ville et de ses composantes : le Gouvernement établi un plan stratégique et le dote de quelques centaines d'indicateurs mesurant la performance des différents piliers de cette stratégie. Ces indicateurs sont en évaluation continue pour atteindre les objectifs recherchés.

---

<sup>26</sup> Pacione, 2005.

<sup>27</sup> Davis, 2007, p.28.

## 1.6 Les questions de recherche

Pour effectuer ce travail de défrichage de ce qu'est Dubaï, notre question principale de recherche a été déclinée en plusieurs sous questions spécifiques complémentaires qui nous ont servi par la suite de grilles de lecture pour guider le travail empirique. En effet, c'est à partir de ce processus de déconstruction et de reconstruction du dit modèle de Dubaï que nous arriverons à la fin de ce travail de recherche à comprendre les différents éléments de cette ville.

Une première question (1) tourne autour de la caractérisation de la ville globale, puisque si on évoque la notion de « ville globale » n'est-ce pas d'abord parce que Dubaï prétend en être une ? Si pour son Souverain, Dubaï est un « modèle unique », nous nous intéressons subséquentement à comprendre comment « Dubaï est devenue Dubaï » et quels sont les spécificités de ce modèle singulier, s'il en est vraiment un ? De même, dans notre exposition des événements historiques de l'Émirat, nous saisirons l'importance d'interpréter comment le « flou » dans la délimitation entre ce qui appartient à la sphère du secteur public et à celle du secteur privé a fait et continue à faire de Dubaï un cas particulier à étudier, quels que soit ses résultats.

Une deuxième question (2) concerne le contenu et les processus du modèle de gouvernance de Dubaï. Comme nous allons essayer de le démontrer au fil des différents chapitres, cet émirat s'est investi dans une stratégie de promotion de la ville assez entrepreneuriale représentant la vision de son souverain mais produisant en même temps un environnement urbain assez fragile et complexe au niveau de sa gestion. Ainsi, il nous semble intéressant de comprendre comment Dubaï se positionne face aux stratégies des différents acteurs impliqués ? comment sont fixés ses objectifs d'investissement ? et comment cette ville mène-t-elle le jeu ?

Une troisième et dernière question (3) s'intéresse à comprendre comment le modèle de Dubaï est exporté ailleurs, mais aussi pourquoi et où est-il exporté. En effet, la littérature sur la circulation des modèles urbains des villes du Golfe nous offre des aperçus assez intéressants sur l'adaptation du modèle de développement urbain de Dubaï à certaines villes du monde, particulièrement dans le monde Arabe. Aperçus à première vue comme de simples projets immobiliers, ces deniers semblent sous-tendre des objectifs politiques. Par conséquent, quelles sont les raisons et les

objectifs qui poussent Dubaï à exporter son modèle urbain ? De plus, quel jeu joue-t-elle en matière de modèles : est-ce uniquement le jeu des classements mondiaux ou aussi celui de la concurrence avec d'autres villes et son positionnement sur la scène internationale ? et dans ce cas qui seraient ses concurrents ?

## **1.7 Le construction du cadre méthodologique**

### **1.7.1 Une redéfinition perpétuelle de la ville globale**

Dans ce travail de recherche nous interrogeons le statut de « ville globale » de Dubaï et l'impact de la circulation des modèles de référence induits par la mondialisation sur son développement urbain à travers la lecture de la stratégie de commercialisation de la ville ainsi que l'analyse de son modèle de gouvernance urbaine. Pour cela nous proposons de prendre la « ville globale » en tant qu'objectif et caractériser cet objectif ainsi que les dispositifs à travers lesquels il est reconnu que ces objectifs sont, ou non, atteints.

Si l'on identifie intuitivement les villes globales, définir le concept, leurs caractéristiques, leurs traits communs, leur éventuelle hiérarchie est moins facile qu'il n'y paraît. Villes mondiales, mondialisées, globales, mégapoles, le concept n'est pas si facile à cerner. Pourtant une ville globale est avant tout une ville. Ensuite, il a toujours existé des villes d'importance particulière à plusieurs niveaux. Il nous convient donc de s'interroger sur ce que la formule actuelle peut apporter d'original et de spécifique :

« Mais la plupart des villes ne sont que locales ou régionales, au mieux nationales. Leur attraction et leurs services ne couvrent qu'un champ territorial limité à leur pourtour géoéconomique ou politique et leurs relations à l'environnement plus lointain restent résiduelles. Pour qu'elles débordent de ce champ, qui est loin d'être seulement défini par le nombre de leurs habitants, il leur faut des caractéristiques

supplémentaires. La réussite de la forme urbaine les a développées. Qu'appeler dès lors ville mondiale, et comment les identifier ? »<sup>28</sup>

Si Fernand Braudel a été le précurseur avec l'expression de « ville-monde », l'expression de « villes globales », rendue familière par Saskia Sassen, correspond à un « type de villes » plus actuel. Dans ses travaux sur la ville globale, Saskia Sassen met l'accent sur la circulation de l'information et du capital. Avec l'impact grandissant de la mondialisation, ces villes sont devenues des nœuds majeurs dans les systèmes interconnectés d'information et d'argent, et la plus-value que ces villes capturent est intimement liée à la présence des entreprises spécialisées et d'une élite urbaine hautement qualifiée qui facilitent ces flux dans et entre ces villes. Par conséquent, l'influence de ces villes dépasse leurs frontières nationales pour rayonner à l'échelle globale.

### **1.7.2 La comparaison**

Dans cette perspective, les entreprises de conseil internationales et les institutions mondiales jouent un rôle important non seulement dans le processus de transfert de la connaissance, mais aussi dans le transfert des stratégies et des politiques urbaines. Le fait de la diffusion transnationale des idées et des concepts est souvent rattaché aux effets de la globalisation. Et c'est de ce point de vue que nous nous interrogeons sur la place de la comparaison dans cette recherche.

Par conséquent, l'objectif de ce travail de recherche ne sera pas de comparer Dubaï à d'autres villes dans le sens d'une comparaison terme à terme, mais plutôt de s'interroger sur le statut de « ville globale » de Dubaï en examinant ses différentes stratégies dans sa « course vers le numéro un mondial » et cela par le biais d'une double perspective : d'un côté, le démontage de son modèle de gouvernance – ou plutôt de son mode de fonctionnement –, et de l'autre l'analyse de sa performance à travers les différents indicateurs mondiaux de classement des villes.

---

<sup>28</sup> Sur, 2013.

Cependant, notons que l'échange et la circulation internationale des idées, des stratégies et des politiques urbaines nous amène à évoquer une certaine « industrialisation » de la recherche urbaine comparative produisant un processus d'homogénéisation de la démarche particulièrement induite par la « fabrication » d'indicateurs mondiaux de classement des villes, des « boîtes noires » difficiles à ouvrir.

## **1.8. Présentation de la littérature sur Dubaï et limites de la recherche**

### **1.8.1 Présentation de la littérature sur Dubaï**

Au sujet des différentes sources sur Dubaï, nous pouvons évoquer trois grandes catégories :

(1) Les textes historiques monographiques. Nous citons particulièrement l'ouvrage de Frauke Heard-Bey, *From Trucial States to United Arab Emirates* (1982) ; de Yasser Elsheshtawy, *Dubai : Behind an Urban Spectacle* (2009) ; ainsi que les travaux de Fatma Al-Sayegh sur le rôle de la classe marchande dans la prise de décision politique à Dubaï entre 1900 et 1990 et ceux de Stephen J. Ramos sur l'histoire de l'évolution urbaine de l'émirat jusqu'au début du XXI<sup>ème</sup> siècle.

(2) Les très récents ouvrages collectifs se positionnant dans le champ des études urbaines (ou *urban studies*) regroupant les résultats de différents travaux de recherche et portant sur des aspects spécifiques des différentes villes du Golfe, principalement, Dubaï, Abu Dhabi et le Qatar. Nous évoquons essentiellement les deux ouvrages *Under construction : Logics of urbanism in the Gulf region* dirigé par Steffen Wippel (2018) et *Learning from Gulf cities* sous la direction de Harvey Molotch et Davide Ponzini (2019).

(3) Entre ces deux, nous s'appuyons aussi sur des articles s'inscrivant plutôt dans des thèmes précis mais discutant parfois de Dubaï comme ceux sur les thèmes de la ville globale ou de la circulation des modèles urbains.

Mais pour ce travail de recherche nous avons aussi mobilisé deux autres sources d'information :

(1) Le compte *Twitter* de Cheikh Mohammed bin Rashid al Maktoum, souverain de Dubaï, qui semble être le moyen le plus important, pour ne pas dire le seul, pour communiquer avec sa ville et le monde extérieur. En fait, c'est « à coup de tweets » que le Cheikh nous surprend de temps en temps avec ses dernières décisions.



Figure 1 : Suite à sa mise en place du Conseil de Dubaï (*Dubai Council*), un supra conseil au-dessus du Conseil Exécutif déjà existant, rendu légitime à travers un autre tweet du 4 janvier 2020, Cheikh Mohammed ordonna à son nouveau conseil le 7 janvier 2020 lors de sa première réunion d'élaborer un nouveau plan d'urbanisme pour Dubaï qui lui garantirait d'être la meilleure ville du monde.

(2) La base de donnée du Journal Officiel, disponible en ligne. Il nous était crucial de valider certaines informations à travers les différents textes juridiques afin d'apporter assez de précision à notre travail de recherche car il nous était clair qu'un grand nombre de pratiques reposaient sur des coutumes et traditions qui ne sont souvent pas institutionnalisées ou établies par des processus réglementaires.



Enfin, vu la spécificité de ce travail de recherche, nous avons aussi eu recours aux rapports des différents indicateurs mondiaux de classement des villes, publiés pour la majorité en ligne.

### **1.8.2 Les limites de la recherche**

En plus de la difficulté de l'accès à l'information, la vitesse à laquelle se font les choses à Dubaï pose un défi majeur pour n'importe quel travail de recherche qui s'étale dans le temps. Des textes de loi, des modes de fonctionnement et même des structures d'organisation peuvent basculer du jour au lendemain mettant automatiquement à expiration certains résultats de la recherche et nécessitant donc une révision continue du texte. Ainsi, la mise à jour des informations et des faits présentés par ce travail de recherche s'arrête au début du mois de Septembre 2020.

À cette première limite, s'ajoute une deuxième, celle de la prise de distance entre ma position professionnelle et celle de chercheur. Vu la position que j'occupe au sein du gouvernement de Dubaï et l'accès que j'ai à des informations sensibles et confidentielles, j'ai décidé depuis que je me suis lancé dans cette thèse de maintenir une certaine distance entre mes connections professionnelles et l'information à laquelle j'ai accès d'une part et les ressources mobilisées pour accomplir ce travail de recherche de l'autre. Par conséquent, toutes les informations et références utilisées sont accessibles au public. Ceci dit, cette double posture de professionnel et de chercheur m'a été très avantageuse pour enrichir mon analyse mais en même temps pouvoir prendre du recul face à des situations critiques.

## **1.9 Le plan de la thèse**

Pour répondre à nos questions de recherche, cette thèse est structurée en trois parties de deux chapitres chacune. Cette structure a été revue en permanence de façon à produire un document équilibré.

La première partie est consacrée à la révision de la littérature sur la ville globale et les débats que ce concept alimente. Elle montre comment j'ai construit ma question de recherche initiale sur le statut de ville globale de Dubaï comme porte d'entrée pour entamer l'analyse détaillée de son mode de fonctionnement dans un deuxième temps. Cela s'est fait presque uniquement à partir de la littérature du champ de recherche sur la mondialisation, les villes globales, la néolibéralisation et les débats qu'elle alimente autour de la justice spatiale ainsi que de la circulation des modèles à travers le *benchmarking* et les bonnes pratiques.

La deuxième partie est consacrée à la déconstruction du dit modèle de Dubaï. Elle est divisée en deux chapitres. Le premier (chapitre 3) expose les événements historiques depuis l'établissement de l'émirat ainsi que de son évolution urbaine qui a été depuis toujours dépassée par son développement économique. Ce premier chapitre nous servira de porte d'entrée au deuxième (chapitre 4) où nous interprétons l'importance historique des rôles des marchands dans la prise de décision politique et la persistance d'un « flou » dans la délimitation entre la sphère publique et la sphère privée à Dubaï faisant de son souverain le PDG de cette ville-entreprise mais conduisant en même temps à la fragmentation de son paysage urbain.

Enfin, dans la troisième partie nous procéderons à la reconstruction du modèle de Dubaï et à la vérification de la réussite de ce dernier à s'exporter ailleurs dans le contexte de la circulation des modèles alimentée par la mondialisation et le pouvoir transnational des villes. Pour cela, nous procéderons dans le chapitre 5 à la lecture du statut de ville globale de Dubaï à travers les indicateurs mondiaux de classement des villes et à analyser sa performance dans sa course vers le numéro un mondial. Ensuite, nous reviendrons dans le dernier chapitre (chapitre 6) sur la notion de modèles urbains afin d'explorer les différentes raisons qui sous-tendent l'exportation du modèle de Dubaï ailleurs.

[Cette page est intentionnellement laissée en blanc.]

**PREMIÈRE PARTIE :**  
**REVUE DE LA LITTÉRATURE ET MÉTHODOLOGIE**

Pourquoi évoque-t-on la ville globale ? n'est-ce pas parce-ce que Dubaï prétend en être une ? Au cours des deux dernières décennies, le débat autour de la ville globale s'est amplifié et a fait et continue à faire couler beaucoup d'encre. Alors que la compétition entre les villes fait rage pour s'arracher des classements de plus en plus élevés en matière de croissance économique, de qualité de vie, d'intelligence et de résilience, ces villes se voient partager les mêmes défis persistants du logement, des déficits d'infrastructure et d'impact environnemental. Toutefois, les sociétés de conseil internationales ne ménagent aucun effort pour alimenter la concurrence entre ces villes : Des indicateurs de classement des villes, on en a pour tous les goûts.

C'est dans un tel cadre compétitif que la concurrence entre ces villes se joue pour le développement de « politiques de bien-être » visant à améliorer les conditions de vie de leurs habitants leur permettant de s'inscrire favorablement dans les classements internationaux. De ce fait, les pouvoirs urbains, mêlant milieux économiques et politiques, œuvrent pour aligner leurs villes sur des indicateurs comparatifs définis par ces sociétés évaluant la qualité de vie des métropoles. Chaque année, les résultats du classement de *Mercer Quality of Living Survey*, parmi d'autres, est autant attendu que contesté. Ces classements témoignent de l'émergence d'un monde où, comme dans une vaste arène, les villes, leur environnement et leur mode de vie sont des véritables marques qui s'échangent et s'affrontent. L'architecture et l'espace public y deviennent des vitrines de la ville globale.<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> Dumont, 2013.

## Chapitre 1 : Mondialisation et villes globales

« Etre métropole dans un monde incertain » ; lors de la session d'ouverture de ce colloque international en septembre 2017 à Paris<sup>30</sup>, Saskia Sassen pose la question des frontières des villes et à qui appartiennent-elles à la lumière de la globalisation et de la mondialisation des systèmes économiques et financiers. Alors que Alain Bourdin s'intéresse plutôt au processus de métropolisation qu'à la métropole elle-même, il se demande lui aussi si la métropolisation n'est que le résultat de la globalisation et si, de ce fait, toutes les métropoles se ressemblent-elles ?

« Quel maire de ville industrielle en déclin n'a pas entendu parler de l'effet Guggenheim à Bilbao, et n'en a pas rêvé pour sa ville ? Quel président d'autorité organisatrice des transports urbains n'est pas allé faire un voyage initiatique à Karlsruhe pour admirer l'étonnant système de tram-train couvrant toute la région urbaine ? ... Quel professionnel de l'aménagement urbain durable n'est pas allé visiter, au début des années 2000, le quartier Vauban à Fribourg... ? Quel concepteur d'un projet urbain en zone inondable n'est pas allé à HafenCity à Hambourg, pour observer comment l'aménagement urbain peut intégrer les risques d'inondations ? ... La liste est longue, et reflète l'importance des circulations et des transferts des modèles, de références, d'idées, de savoirs et de pratiques en urbanisme et en aménagement ».<sup>31</sup>

Lors de ce même colloque, Bourdin souligne le fait que ces villes mondiales ou globales deviennent métropoles indépendamment de leur nombre d'habitants. Il note que la métropolisation caractérise une organisation territoriale polarisée par les villes et la montée en puissance des grandes villes ; mais aussi à la mondialisation, dans ses diverses définitions. Cette métropolisation n'est pas seulement le produit de la mondialisation, mais également une des forces qui contribuent à son développement, elle crée les flux autant qu'elle les reçoit. D'autre part, ces métropoles voient évoluer des enjeux qui se ressemblent : leur action en faveur de la

---

<sup>30</sup> Conférence prononcée le 14 septembre 2017 lors du colloque international Popsu « Être métropole dans un monde incertain » à la cité de l'Architecture et du Patrimoine à Paris.

<sup>31</sup> Bourdin, 2016, p. 9.

transition écologique pour réduire les émissions des gaz à effet de serre ; leur capacité de produire des nouvelles formes urbaines – c’est dans les métropoles qu’on construit le plus et donc c’est là qu’on peut expérimenter le plus ; leur capacité d’accueil – que ça soit de la population immigrante ou du tourisme de masse ; et enfin leur capacité de se transformer en des villes intelligentes comme le numérique et l’innovation sont devenus des critères majeurs dans l’évaluation des projets urbains et architecturaux.

## 1.1 La mondialisation et les sciences sociales

La notion de mondialisation ne date pas d’hier. Jadis utilisée et apparue dans les sciences économiques, elle a été introduite par étape dans les sciences sociales vers les années 2000.<sup>32</sup> De ce fait, ce concept est loin d’être un concept strictement moderne.

Dans sa définition de la mondialisation, Norbert Elias voyait cette notion comme un processus à l’échelle individuelle pour aller au-delà de l’échelle des Etats-nations.<sup>33</sup> Dépassement par excellence des sciences sociales qui se sont attachées à l’étude des dynamiques internes à un groupe élargi ou à une nation. Selon lui, la mondialisation a permis aux chercheurs de revoir le monde comme un flux mobile et intra-civilisationnel. En conséquence, les sciences sociales ont commencé à parler des « mondialisations » en laissant la « mondialisation » dans sa définition plus populaire. Durant le congrès de l’Association Internationale de Sociologie à Madrid en 1990, un ouvrage destiné aux quatre mille participants a mentionné pour la première fois la mondialisation dans la communauté des sociologues.<sup>34</sup> Plus tard, les recherches en sciences sociales ont commencé à étudier le concept.

La conceptualisation de la « mondialisation » reste encore un sujet en débat dans la communauté des chercheurs. Si les anglais, à travers leurs *global studies* se sont accaparés en premier de ce terme, les autres pays ont préféré garder du recul. Puisque le terme mondialisation dans le prisme

---

<sup>32</sup> Pleyers, 2012.

<sup>33</sup> Elias, 1981, p. 300.

<sup>34</sup> Giner, Moreno, 1990.

anglophone est devenu au fur et à mesure un terme dénué de valeur critique, poussant même à avancer des idéologies propagandistes sur certains aspects du concept :

« La position que l'Occident a conférée au dit « non-Occident », lequel fut sciemment maintenu dans l'extériorité parce que tout s'y mêlerait dans la permanence et les confusions multiples (« de l'encens », selon Hegel). Celui de la fiction fondatrice occidentale, ensuite, selon laquelle le monde entier se révélerait de l'Ouest à l'Est, du lever au couchant, de l'Europe à l'Asie, et encore plus tardivement pour le Reste... Comme si le nom d'Occident était le nom d'une origine ou de l'origine ; comme si l'horizon de l'Occident était tout l'horizon ; comme si l'histoire de l'Europe résumait l'Histoire (ainsi que l'avait pensée Hegel) ». <sup>35</sup>

La mondialisation se veut être maintenant un cadre de lecture des fonctionnements et des évolutions du monde actuel. <sup>36</sup>

C'est à partir de là que les chercheurs ont posé un nouveau paradigme ces dernières années. Ils ont fait le grand écart entre les pourvoyeurs de ce concept, les sceptiques, et les gardiens de la cause, les globalisants. Ce regard nouveau a mis en évidence les tensions inhérentes à ce concept. Par exemple, la notion de l'individu par rapport à la notion de global. D'où, la prégnance du local contextualisé dans toute idée d'intégration mondialisée. Si la rapidité des flux informationnels, la facilité de circulation des capitaux, la circulation des échanges interculturels... ont posé les jalons de la « globalisation », cela a permis de replacer l'individu au centre, le rôle de l'émotion, la réapparition/réappropriation des notions de famille, d'identité nationale... sont devenues des valeurs intrinsèques à ce tout global. <sup>37</sup>

Mais les champs des études ne manquent pas pour les sciences sociales. Puisque les nouveaux enjeux comme la migration, sont des phénomènes étroitement liés au concept de la mondialisation. D'où le sens intra-civilisationnel de cette dernière :

---

<sup>35</sup> Assayag, 2007.

<sup>36</sup> Chaumont, Marquet, 2000, p. 18.

<sup>37</sup> Thompson, 1999.



« La mondialisation est d'abord un changement d'échelle : on peut la définir comme l'invention d'un espace d'échelle mondiale à partir des espaces préexistants d'échelle inférieure. Ce processus peut donc être comparé à d'autres, également caractérisés par un changement d'échelle, tels que la construction des États-nations européens par agrégation d'entités plus petites ».<sup>38</sup>

Poussant plus loin la perspective, l'État a été reconsidéré par les chercheurs comme un rouage inévitable de la mondialisation. Son rôle a été occulté auparavant, étant donné que les nouvelles technologies et le capitalisme l'a relégué au rang de facilitateur averti.<sup>39</sup> Des concepts comme autorités transnationales ont vu le jour. Le contexte normatif imprimé dans l'exercice de l'État est indissociable de la régulation des échanges mondiaux. Les bases se construisent dans les nations à « fort potentiel », les négociations seront les catalyseurs d'une appropriation mondiale.

Les sciences sociales actuelles se sont orientées vers une démarche plus heuristique de l'étude de la mondialisation.<sup>40</sup> Forçant les cloisonnements, la mondialisation pensée comme un concept exclusif a fait son chemin. Aujourd'hui, la relation entre local, national et international est de plus en plus confirmée et validée par les communautés scientifiques. Sans pour autant ignorer les inégalités et les tensions qui imprègnent cette relation à trois, le rôle des élites modernes au niveau local peut peser de son poids sur la démarche mondiale.<sup>41</sup> Cette démarche semble fédérer sociologues et chercheurs en sciences humaines et sociales, soucieux d'une mondialisation assimilée et assumée par le « village global ».

### **1.1.1 La mondialisation vue par Immanuel Wallerstein**

Immanuel Wallerstein a été le premier à avoir mis en exergue la relation entre économie et mondialisation. Même si ses travaux se sont surtout centrés sur l'expansion économique

---

<sup>38</sup> Lévy, 2007.

<sup>39</sup> Friedman, 2005.

<sup>40</sup> Selchow, 2008.

<sup>41</sup> Metzger, Pierre, 2003.

mondiale, sous l'égide de l' « économie-monde », il a déjà esquissé les prémices d'un monde globalisé.<sup>42</sup>

Selon lui, l'extension du modèle capitaliste sur le terrain des aménagements des capitaux, de l'envergure territoriale en croissance des sociétés, de l'avancement technologique orienté vers les performances, du statut du travailleur dans un environnement en perpétuelle mutation, ont participé à la mondialisation du rapport de l'homme au travail. Tandis que d'autres s'orientaient vers un pessimisme à l'égard d'une mondialisation naissante, d'autres y voyaient une dynamique positive d'uniformisation :

« Alors que la multiplication des flux et des échanges économiques, à l'échelle planétaire, est sans limite, alors que dans la vie sociale les contraintes économiques internationales sont déterminantes, dans la vie nationale l'Etat contrôle toujours le centre et la périphérie. Il est le garant des inégalités internes et des échanges inégaux consubstantiels à la division internationale du travail. Il constitue la structure fonctionnelle indispensable à l'accumulation capitaliste, il est une création du système, sans quoi ni la genèse ni la reproduction de ce dernier ne seraient effectives. La théorie du système-monde représente fort bien ». <sup>43</sup>

Les travaux de Wallerstein ont par contre souligné les tensions qui prévalaient dans cette économie-monde. Les pays capitalistes souffraient d'un ralentissement démographique et l'impact de ce ralentissement se ressentait énormément sur la productivité générale dans ces derniers. Cherchant de nouveaux débouchés, il a fallu trouver une jeune main d'œuvre. L'Asie et l'Afrique offraient un potentiel énorme. Cependant, les inégalités de traitement entre les travailleurs nationaux et ceux, externalisés étaient immenses. Une image qui donnait un premier argument de poids aux détracteurs de la mondialisation.

Tandis que la « périphérie » était la majorité obéissante, l'échange inégal opéré par les détenteurs du pouvoir stable, c'est-à-dire les moyens financiers, ne suffit pas à déséquilibrer ce système

---

<sup>42</sup> Wallerstein, 1980.

<sup>43</sup> Lévy, 2007.

établi. Ce rapport inégalitaire a cependant engendré une autre vision plus culturaliste par Robertson.

### 1.1.2 L'approche de Robertson

Roland Robertson a été sans doute parmi les précurseurs d'une vision culturelle de la mondialisation. Le pluralisme idéologique et la diversité risquent de devenir un systémisme unitaire, voire totalitaire. D'où le paradoxe d'une société globalisée.<sup>44</sup> Dans cette hypothèse, Robertson a été rejoint par Held et McGrew<sup>45</sup> qui ont aussi posé les jalons d'une approche humaniste de la mondialisation :

« La mondialisation n'est pas inscrite dans une logique prédestinée qui suppose une trajectoire historique singulière ou une condition finale, c'est-à-dire l'émergence d'une société mondiale unique ou d'une civilisation mondiale. En fait, la pensée téléologique ou déterministe est carrément rejetée. La mondialisation, soutient-on, est conduite par une confluence de forces et incarne des tensions dynamiques ».<sup>46</sup>

Cependant, ces trois chercheurs mettent en avant le renouvellement et non l'aboutissement historique du monde. Une approche qui se différencie de celle de Giddens, qui voit dans la mondialisation la finalité de la modernité.<sup>47</sup> Une posture qui se situe dans la perspective capitaliste du tout globalisant. Mais déjà, la notion de culture se pose en pierre d'achoppement chez Robertson. C'est cette notion qui fédère les partisans d'une mondialisation à hauteur humaine. En effet, Robertson définit la mondialisation comme étant « la compression du monde (...) en un village unique et l'intensification de la conscience du monde comme tel ». De plus, selon lui le « pluralisme culturel » est une autre dimension de la mondialisation. En effet, il

---

<sup>44</sup> Robertson, 1992.

<sup>45</sup> Held, McGrew, 2007.

<sup>46</sup> Busino, 2006.

<sup>47</sup> Giddens, 1994.

estime que « l'accent sur l'hétérogénéité et la variété dans un monde de plus en plus globalisé, est constitutif de la théorie de la mondialisation ».<sup>48</sup>

En somme, Robertson et Giddens ont évoqué deux visions complémentaires. De leurs approches, des questionnements sur l'apparition des phénomènes modernes ont commencé à interpeller les chercheurs en sciences sociales, à l'instar de Greffe<sup>49</sup>, Benhamou<sup>50</sup> et Mattelart<sup>51</sup>: les grands flux migratoires, le tourisme de masse... tout cela allait engendrer des mutations dans les pays d'accueil.

Mais les limites du capitalisme allaient aussi être bouleversées. La montée des nouvelles aspirations sociales, l'instabilité des marchés, les enjeux environnementaux... La relation du pôle de décision central avec la périphérie et le contexte mondial ont changé.<sup>52</sup>

Face à ce changement conceptuel, les acteurs de la mondialisation sont les noyaux durs de cette mutation globalisée. En premier lieu, les détenteurs de capitaux sont cités comme les générateurs de changement. L'Etat est également un acteur majeur, en étant le levier de décision des orientations économiques et politiques. L'interdépendance entre ces acteurs ne suffit pas à dessiner un schéma ordonné. Selon Robertson, ses éléments constitués manquent de cohésion et de coordination générant parfois des déséquilibres à l'échelle de leurs champs d'action.

L'apparition des institutions de régulation en est le signe le plus palpable. Des organismes comme l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) servent d'outil de contrôle. Appliquant les règles à l'échelle planétaire, qui pourtant a été créé par les Etats forts de la mondialisation :

« Ce sont encore les Etats qui décident souverainement quand et comment abandonner ou alléger les dettes des pays pauvres, qui cantonnent entre des frontières symboliques les populations considérées comme inutiles et indésirables et les tiennent

---

<sup>48</sup> Giddens, 1994.

<sup>49</sup> Greffe, 2006.

<sup>50</sup> Benhamou, 2006.

<sup>51</sup> Mattelart, 2009.

<sup>52</sup> Decoster et al., 2006.

à distance économique et culturelle, à l'écart des processus d'homogénéisation. Ce sont toujours les Etats qui peuvent limiter les effets des fractures sociales, contenir la pauvreté, l'exclusion et la ségrégation. Mais aussi d'autres organisations gouvernementales, comme le BIT, l'OMS, l'UIT, l'OMI, etc.». <sup>53</sup>

Malgré les différentes secousses perturbant la mondialisation, l'Etat reste le premier garant de sa stabilité, sachant que c'est à travers des lois que se décrètent les possibilités et les obligations des propriétaires de capitaux ou des grands investisseurs. <sup>54</sup>

### **1.1.3 Des premières pistes de réflexion au rôle de l' « individu monde »**

Les approches de Wallerstein, Robertson, Held, McGrew et Giddens sont les plus à même de répondre aux grands questionnements sociologiques du XXI<sup>ème</sup> siècle. En déplaçant les frontières idéologiques, économiques, sociales, politiques et culturelles, la mondialisation a aussi mis en évidence de nouvelles brèches dans les sciences sociales. <sup>55</sup> Par contre, d'innombrables pistes de réflexion ont été défrichées <sup>56</sup> par ces penseurs de la mondialisation. La base est l'acceptation des nouveaux paradigmes et tenir compte de la complexité des systèmes en présence.

La reconfiguration de l'espace fait aussi partie de cette nouvelle donne de la mondialisation/globalisation. D'abord, le travail est devenu sans frontières et l'externalisation de la main d'œuvre s'est accompagnée aussi d'un transfert des compétences. Les États récepteurs de ces flux de capitaux et d'emplois doivent adapter leur environnement financier pour pouvoir être compétitif :

« La mondialisation redessine donc la carte des lieux. En unifiant les marchés, y compris non monétaires (idées) ou non exclusivement monétaires (qualifications), la

---

<sup>53</sup> Busino, 2006.

<sup>54</sup> Laïdi, 2002.

<sup>55</sup> Busino, 2006.

<sup>56</sup> Held, McGrew, 2000.

mondialisation met à mal les frontières et réorganise à une échelle élargie un certain nombre de processus. La connexion est alors un avantage décisif pour les lieux, mais peut, à l'inverse, faire entrer en crise les zones restant, d'une manière ou d'une autre, enclavées. C'est aussi le cas pour les acteurs, pour qui la capacité à maîtriser les échelles et les métriques du mondial constitue un capital social de plus en plus discriminant ».<sup>57</sup>

Cela se traduit par la création d'infrastructure selon les normes, la mise en place d'une éducation génératrice d'individus compétents, les voies de communication. L'outil Internet facilite la circulation des données et des informations.<sup>58</sup> Facilitant ainsi la mise en place d'unité de production indépendante sur un autre territoire affilié à la maison mère :

« Le discours de résistance à l'ouverture au Monde peut même servir de ressource à la mobilisation d'une société locale ou régionale pour rendre plus compétitif (attractif ou productif) son territoire et l'insérer ainsi dans la mondialisation. C'est le cas de l'espace alpin (Val d'Aoste, Savoie, Suisse, Bavière, Autriche, Italie du Nord-Est), qui n'est nullement en retard dans la connexion aux réseaux mondiaux, grâce notamment à une cohésion sociale obtenue par une identification spatiale conservatrice ».<sup>59</sup>

Face à cela, l'individu interpelle également les sciences sociales. La finalité ultime lui revient. Face au caractère encore instable de la mondialisation, il représente la durabilité et l'ancrage. L'individu en tant que sujet revient au centre des débats, puisque sa présence est inhérente aux conflits, aux pertes de valeurs et aux grands bouleversements mondiaux. C'est là que les sciences sociales se doivent d'intervenir. Tout comme le chercheur, l'individu est aussi sujet aux grandes questions de la mondialisation. La grande réponse est de trouver les idées et les orientations théoriques qui puissent apporter une mondialisation plus productive.<sup>60</sup>

---

<sup>57</sup> Lévy, 2007.

<sup>58</sup> Idem.

<sup>59</sup> Idem.

<sup>60</sup> Idem.

## 1.2 Ville mondiale ou ville globale : précisions et regards croisés

### 1.2.1 La ville, le territoire et la mondialisation

S'intéresser aux grandes villes, en tant qu'entité globalisée, revient à s'intéresser à un des éléments constituant le schéma : mondialisation/territoire/ville. La ville dans son sens où il a fallu passer d'un niveau géographique à un niveau multipolaire. Baumont s'est attaché à étudier la ville et son développement. La modernité a fait que ces centres urbains soient devenus des nœuds avec plusieurs modes de fonctionnements, des pôles d'affaire et des centres de décision.<sup>61</sup>

De nombreuses définitions de la ville ont été élaborées par plusieurs scientifiques de différentes disciplines. L'approche géographique semble être la plus à même de définir la complémentarité historique de la notion de « mondialisation »<sup>62</sup>, énumérée par Immanuel Wallerstein, intégrée dans un espace qu'est la ville.

La géographie a mis en évidence les facteurs favorisant la mutation d'une ville-cité en ville globale. Surtout centrés sur l'économie, ils sont souvent attachés à des unités mesurables et localisables. C'est là que les théories culturelles et sociales sur la mondialisation montrent leurs limites étant donné qu'elles sont moins saisissables que des données brutes et localisées. Sauf sur les aspects de développement des infrastructures locales liées à ces implantations, qui peuvent se traduire par des changements de comportement :

« Mouvement complexe d'ouverture des frontières économiques et de déréglementations qui permettrait aux activités économiques de s'étendre à l'ensemble de la planète et ferait perdre aux Etats une partie de leur autonomie ».<sup>63</sup>

---

<sup>61</sup> Baumont, Huriot, 1997.

<sup>62</sup> Wallerstein, 1980.

<sup>63</sup> Ferrandéry, 1996.

Si les principes de frontières deviennent caducs face à la prégnance des échanges, une lecture de la ville dans sa valeur démographique et historique le serait également :

« Là où il y a une firme, une implantation industrielle, commerciale, un centre de recherche, que ce soit à Singapour, dans la Silicon Valley, au Katanga, vont régner une relative prospérité, une société de consommation, voire un substitut régional de l'Etat Providence ». <sup>64</sup>

L'élargissement des échanges revient à repenser la ville en tant qu'un ensemble mondialisé. Ce n'est pas un élément indépendant, considéré avec ses forces et ses faiblesses, elle fait partie d'une dynamique déjà établie. Elle est ville-globale, un tout conceptuel. <sup>65</sup>

Quand le couple ville/mondialisation passe sous le prisme des sciences sociales, l'emplacement géographique de la ville sur la carte mondiale gagne davantage. L'organisation de l'espace participe à la « légitimation » de la transformation de ville-cité en ville-globale. <sup>66</sup> L'histoire a toujours rappelé que les grandes cités d'antan possédaient un vaste champ de connexions. Elles déterminaient souvent la puissance d'une cité par rapport à un autre.

Multiplication des connexions veut dire, multiplication des échanges. En effet, il s'agit pour les sociétés contemporaines de faire face à la concentration de la population, appartenant à des groupes sociaux hétérogènes, dans des villes polyfonctionnelles. Semmoud parle ainsi de « la dynamique des grandes agglomérations mondiales ». La métropolisation est ainsi à contrôler, dans la mesure où elle est susceptible d'engendrer une rivalité entre la politique publique et intérêts privés voire au sein même du pouvoir public. Cela impliquait aux dirigeants de l'époque de repenser leur ville à chaque génération. D'où une évolution répondant à la structuration des échanges. <sup>67</sup>

---

<sup>64</sup> Latouche, 1986.

<sup>65</sup> Bouinot, 2003.

<sup>66</sup> Idem.

<sup>67</sup> Semmoud, 2001.



La notion de territoire renvoie au concept de polarisation économique. Le territoire devient ainsi un pôle économique au lieu de délimitation démographique et physique. Le concept incite à poser les questions sur l'influence des Etats sur ce territoire mondialisé et sur le rapport sans cesse contesté de l'individu sur « son » territoire, continuité du soi et cristallisation du « nous » collectif.<sup>68</sup>

### 1.2.2 Typologie d'une ville globale

Les villes globales sont généralement considérées comme les principaux centres mondiaux du pouvoir économique et politique. Généralement considérées comme des concentrations urbaines compétitives sur le plan international, ces villes constituent sans aucun doute une manifestation majeure des ressources et des capitaux mondiaux.

Le phénomène des villes globales a captivé l'imagination des chercheurs et des décideurs politiques, surtout après que l'ouvrage de Sir Peter Hall, *The World Cities*, publié en 1966, a porté ce concept à l'attention internationale. Cinquante ans plus tôt, *Cities in Evolution*, écrit par Patrick Geddes en 1915, avait dépeint les villes du monde comme une manifestation de l'économie internationale compétitive et comme les générateurs de régions compétitives. Roderick McKenzie les a décrits en 1927 comme des centres de gravité mondiaux au sein d'une nouvelle forme d'organisation urbaine mondiale caractérisée par des relations de domination et de subordination.

La notion de ville globale apparaît dans l'œuvre de l'historien français Fernand Braudel sous le nom de ville-monde<sup>69</sup> : « les informations, les marchandises, les capitaux, les crédits, les hommes, les ordres, les lettres marchandes y affluent et en repartent ».<sup>70</sup> La puissance d'une ville-monde ou superville s'exerce sur une partie de l'espace terrestre appelée économie-monde.

---

<sup>68</sup> Latouche, 1989.

<sup>69</sup> Braudel, 1979.

<sup>70</sup> Braudel, 1979, p.20.

Peter Hall définit une ville mondiale comme un lieu où « est menée une part tout à fait disproportionnée des affaires les plus importantes du monde ».<sup>71</sup> Il s'intéresse alors surtout aux villes des pays industrialisés, en forte croissance démographique à l'époque. La notion est reprise par le planificateur urbain américain John Friedman en 1982.<sup>72</sup>

Pour la géographe Cynthia Ghorra-Gobin, les expressions « ville mondiale » et « ville globale » ne sont pas équivalentes.<sup>73</sup> La première qualifierait le rôle historique de la ville, son influence culturelle à long terme, tandis que la seconde désignerait la capacité de la ville à s'insérer dans les flux et les réseaux d'échanges mondialisés. En 1991, la sociologue Saskia Sassen réintroduit le concept de ville globale en retenant essentiellement des critères économiques et financiers pour la définir.<sup>74</sup> Bien que New York, Londres et Tokyo constituent l'objet d'étude principale de ses travaux, Sassen ne limite pas son concept à ces trois villes et étend la liste au fur et à mesure de l'avancement de ses travaux pour couvrir d'autres villes comme Paris, Hong Kong et Sao Paulo.

Ainsi, La typologie de la ville globale dépend des approches, qui sont jugées parfois limitatives, de ce qui est du réel :<sup>75</sup>

- Un centre de décision : la ville qui rassemble les décideurs, les commanditaires de l'économie mondiale. Là où se trouvent les sièges des entreprises ou des grandes multinationales. La création de ces centres a été le fruit de l'expansion de la main d'œuvre vers d'autres territoires.
- Un centre regroupant toutes les données économiques : la ville est un nœud de connexion informationnelle pouvant décider sur les actions financières sur un territoire en lieu et place de l'Etat.

---

<sup>71</sup> Hall, 1966.

<sup>72</sup> Friedmann, Wolff, 1982.

<sup>73</sup> Ghorra-Gobin, 2009.

<sup>74</sup> Sassen, 2001.

<sup>75</sup> Beaverstock et al., 2000.

Face au concept de ville globale se trouve celui de ville monde. Le premier concept désigne une entité mesurable et à ascendance économique. Le second concept, relate de l'histoire et du patrimoine culturel.<sup>76</sup> Ce qui nous intéresse ici, c'est la notion de ville globale.

### **1.2.3 La domination et l'organisation mondiale selon McKenzie**

En 1927, Roderick McKenzie<sup>77</sup> essaie de démontrer comment l'intégration spatiale des institutions humaines s'opère sous différentes conditions de communication et de transport. Il constate que la distribution spatiale des êtres humains et des institutions n'est pas accidentelle. Au contraire, elle est le produit de l'évolution et représente une relation fonctionnelle et dynamique dans laquelle les unités sont organisées autour de centres ou de points de domination. McKenzie remarque que le développement des moyens de communication transforme rapidement le monde d'une petite unité de distribution spatiale, indifférenciée et symétrique, en une structure axiale hautement centralisée et spécialisée. Ce modèle, originaire de l'Occident, pénètre l'Orient. Ainsi, l'ancien et le nouveau monde subissent à la fois l'influence des grands centres urbains d'Europe et d'Amérique :

« L'Asie est aujourd'hui une frontière économique du l'Occident, mais de nouveaux centres de domination apparaissent progressivement, tels que Tokyo, Osaka, Shanghai, Singapour, Calcutta et Bombay, qui commencent à perturber l'équilibre des centres occidentaux. Le monde devient rapidement une région fermée organisée selon un modèle axial, dans lequel les centres et les routes prennent le pas sur les frontières et capitales politiques comme points d'intérêt dans la distribution spatiale ».<sup>78</sup>

McKenzie fonde son argument sur la théorie du professeur Child<sup>79</sup>, selon laquelle le facteur physiologique primaire lié à la réaction organismique est celui de la relation de dominance et de subordination entre les parties intégrées, les cellules, les tissus et les organes. Lorsque

---

<sup>76</sup> Ghorra-Gobin, 2007.

<sup>77</sup> McKenzie, 1927.

<sup>78</sup> McKenzie, 1927, p. 28.

<sup>79</sup> Manning Child, 1924.

l'organisme passe de sa forme simple à sa forme multicellulaire, l'intégration de ses différentes parties croît en complexité et la relation de domination et de subordination devient plus prononcée et localisée. Child souligne que les groupes sociaux semblent développer des formes spatiales semblables à celles du modèle organismique. C'est-à-dire que les unités vivantes s'intègrent dans une relation dynamique de domination et de subordination, de leaders et de suiveurs.

McKenzie souligne que Professeur Child fait la différence entre plusieurs types de modèles organismiques. Le plus simple d'entre eux étant celui de « surface-intérieur ». Chez certains organismes inférieurs, la région de dominance où se déroule la plus grande activité est celle de la surface externe. C'est là où l'organisme est le plus vivant et où il est le plus directement concerné par son environnement. Quant aux êtres humains, le cerveau ou le cortex cérébral est devenu un centre de dominance hautement spécialisé coordonnant et contrôlant les parties complexes du corps. Dans l'évolution sociale, des caractéristiques similaires apparaissent dans l'organisation spatiale des groupements humains. Les communautés primitives, comme les formes organismiques, vivent le plus à la périphérie ou dans la partie la plus exposée aux aléas de l'environnement : le village primitif est généralement un simple groupement de logements dépourvu d'un centre d'activité spécialisé – à l'exception d'un temple ou d'un sanctuaire. La principale zone d'attention est le bord extérieur, où les gardiens sont généralement positionnés pour se défendre contre toute agression.

Pour McKenzie, les villes fortifiées présentent un modèle d'organisation spatiale similaire. Dans ces villes, le bord extérieur est la partie active ou vivante ; les portes sont généralement les points de la plus grande activité. Et en règle générale, les rues perdent de l'importance à mesure que l'on avance des portes vers l'intérieur.

L'évolution spatiale de la société tend vers une forme axiale avec un centre dominant et des parties intégrées subordonnées. McKenzie note que partout où les moyens de transport et de communication modernes sont introduits, le modèle symétrique et indifférencié du groupement social est remplacé par le modèle axial et différencié :

« Toutes nos villes se sont développées sur le principe des centres dominants et des parties subordonnées interdépendantes qui représentent différentes formes d'utilisation des terres et différents niveaux de valeur foncière. Cependant, ce n'est pas le cas des vieilles villes d'Asie. En fait, le modèle symétrique caractérisé par l'absence de centres dominants représente la structure de la plupart des villes d'Orient. Les rues étroites et sinueuses sont d'une importance uniforme presque partout. Les portes assurant la communication avec les régions périphériques sont les principaux points d'activité. Certaines sections intérieures de ces villes contiennent des activités concentrées, tel que les places entourant les temples où les bazars sont généralement tenus ; mais ces espaces ne dominent pas la structure de la ville jusqu'au point de créer la coordination et l'intégration de ses différentes parties ». <sup>80</sup>

### **La communication comme moyen de domination**

L'expansion de la civilisation occidentale est le résultat du développement des moyens de transport et de communication. La région de domination s'étend à mesure que les agences de communication s'améliorent. La ville a toujours été le symbole de civilisation représentée par un centre de domination fixe entouré de régions subordonnées tributaires. Les anciens empires Chinois, Grec et Romain représentent des formes de domination militaire et politique grâce à leur capacité d'utiliser avec succès les moyens de communication disponibles à l'époque.

L'introduction du chemin de fer et des moyens de communication modernes tendent partout à produire des résultats similaires en référence à la redistribution spatiale. Le chemin de fer pénètre les murs de la ville et localise son terminus dans son centre géographique, induisant une réorganisation spatiale immédiate. Le nouveau centre gagne en importance relative par rapport aux autres parties. La valeur foncière du centre augmente rapidement. Des hôtels, des immeubles de bureaux, des banques et des grands magasins sont érigés dans le centre ou à proximité. La population et les services publics sont redistribués en fonction du nouveau centre de domination et des différentes valeurs foncières des terrains.

---

<sup>80</sup> McKenzie, 1927, p. 30-31.

Ainsi, ce modèle axial de distribution spatiale, définissant une relation de dominance et de subordination entre les parties interdépendantes, devient un modèle mondial :

« Au fur et à mesure que les agences de communication s'améliorent et que les obstacles au mouvement sont surmontés, le monde s'organise sur le modèle d'une toile d'araignée. Toutes les anciennes limites, locales et nationales, perdent peu à peu de leur signification ; les routes font l'objet d'une attention accrue. La concurrence moderne se fait entre les régions et les centres plutôt qu'entre les régions culturelles et les capitales politiques. Alors que les frontières politiques continuent à recevoir beaucoup d'attention, leur signification moderne se réfère néanmoins aux mouvements de marchandises et de la population plutôt qu'au mouvement des armées ».<sup>81</sup>

Jusqu'à la moitié du dix-neuvième siècle, communication et transport étaient pratiquement synonymes. L'intelligence était transmise par les mêmes agences que les marchandises et les personnes ; mais l'introduction du télégraphe et du téléphone a complètement changé la donne, produisant des résultats révolutionnaires au niveau de la réorganisation spatiale. L'effet de cette divergence de vitesse a été celui de la centralisation du contrôle et de la décentralisation de l'opération. Ainsi, la fonction de gestion et de direction a tendance à s'éloigner spatialement de celle de l'opération. Sous ce nouvel ordre de communication, la planification et la direction des affaires peuvent être exécutées plus efficacement aux points de communication radiaux qu'au lieu même de l'activité. McKenzie constate que ceci a introduit deux tendances importantes en référence au modèle spatial :

« En premier lieu, il crée une décentralisation des activités industrielles et commerciales dans une mesure tout à fait impossible à une époque où l'intelligence était transmise au même rythme que les objets physiques. Les industries et autres entreprises peuvent maintenant être situées à de grandes distances de la source de leur gestion et de leur contrôle. En second lieu, cette tendance à la concentration de l'intelligence a donné aux centres de nos villes une importance ou une domination

---

<sup>81</sup> McKenzie, 1927, p. 32.

tout à fait inconnue dans le passé ; celle de l'échange, des immeubles de bureaux, des établissements de transport et de communication. Le centre ou la zone de domination de la ville est l'endroit où l'intelligence est reçue et transmise, où le capital humain et la capacité se concentrent, là où la communauté est la plus vivante ».<sup>82</sup>

Cette centralisation de l'intelligence et du contrôle résultant de la mutation de l'espace par les moyens de communication modernes a donné à certaines villes des rôles spécialisés de collecteurs et de distributeurs de différents types d'informations :

« Les grands produits et les échanges financiers se centralisent dans des villes stratégiques, créant ainsi des centres de domination primaires et secondaires par rapport aux fonctions différenciées. Ainsi, Londres et New York sont devenus les centres financiers du monde ».<sup>83</sup>

### **La domination et les frontières**

Le concept de domination suggère l'idée d'un centre et d'une marge, un lieu central et une périphérie externe. Ainsi, McKenzie identifie trois types de frontières selon la nature de leur relation économique avec les centres de domination :

« Tout d'abord, la frontière commerciale, caractérisée par l'échange de produits primaires contre les produits manufacturés. Ensuite, la frontière de plantation, généralement située dans ou à proximité des zones tropicales. Cette frontière implique une organisation à grande échelle et une abondance d'une main-d'œuvre bon marché. Enfin, la frontière industrielle, la plus récente dans l'expansion de la domination de l'Occident. Elle implique l'introduction de l'industrie mécanique dans les régions les moins industrialisées du monde à travers un financement et une gestion extérieurs.

---

<sup>82</sup> McKenzie, 1927, p. 34-35.

<sup>83</sup> McKenzie, 1927, p. 35.

Tel est le cas de l'invasion des usines européennes et américaines de la Chine, de l'Inde, et de l'Amérique latine ».<sup>84</sup>

Mais quelle que soit la nature de cette frontière, elle est plus intimement liée à ses centres de domination éloignés qu'à son arrière-pays :

« Le monde occidental a établi ses avant-postes le long des bords de l'eau de villes de l'Asie. Ainsi, les lignes de transport et de communication relient ces frontières à leurs centres de contrôle étrangers. Les docks, les banques, les immeubles de bureaux sont construits comme les principaux mécanismes de contrôle. Les villes côtières de la Chine, de la Malaisie et de l'Inde portent ces masques européens qui donnent au visiteur l'impression de voyager le long des côtes de l'Europe ».<sup>85</sup>

### **La réorganisation des frontières et les nouveaux centres de domination**

Dès qu'une région se trouve sous la domination des centres occidentaux, elle subit de profonds changements dans la répartition spatiale et professionnelle de sa population. L'introduction progressive des nouvelles formes occidentales de communication - chemins de fer, autoroutes, voitures, télégraphes et téléphones – induisent une nouvelle échelle spatiale qui, à son tour, permet une redistribution de la population. La structure familiale se désintègre suite à la division du travail et la population urbaine tend à se redistribuer en fonction de son nouveau statut économique et professionnel.

McKenzie finit par conclure qu'au fil du temps, la plupart des frontières grandissent. Elles passent d'un état pionnier à un état stable et deviennent à leur tour de nouveaux centres de domination créant d'autres frontières. Jusqu'à la moitié du dix-neuvième siècle, une majeure partie du monde représentait la frontière pour les centres de domination de l'Europe occidentale. Ce nouveau monde a été progressivement exploité par l'Europe au fur et à mesure du développement des agences de communication. Mais cette phase pionnière s'achève rapidement :

---

<sup>84</sup> McKenzie, 1927, p. 36-37.

<sup>85</sup> McKenzie, 1927, p. 37.



les frontières occidentales établies dans les villes portuaires d'Orient passent à leur tour d'un état pionnier à un état stable :

« Sans doute, au fil du temps, les pays d'Orient continueront à échanger avec le reste du monde, à peu près de la même manière que les pays d'Europe le font aujourd'hui entre eux. C'est-à-dire que chaque pays développera ses propres mécanismes en matière de financement et d'échange de façon à avoir le moins de perte possible ».<sup>86</sup>

#### **1.2.4 La ville mondiale selon Peter Hall**

En 1966, dès la première phrase de son livre *The World Cities*, Sir Peter Hall déclare qu'il y a certaines grandes villes dans lesquelles une partie assez disproportionnée des affaires les plus importantes du monde est menée et ce sont ces mêmes villes que Patrick Geddes a baptisées « villes mondiales » en 1915.<sup>87</sup>

Pour Hall, ces villes sont généralement en premier lieu les principaux centres du pouvoir politique. Mais elles sont aussi des centres de commerce. De même, elles sont dotées de grands ports et sont les sites des grands aéroports internationaux. Traditionnellement, ces villes sont les principaux centres bancaires et financiers des pays dans lesquelles elles se trouvent.<sup>88</sup>

Si le gouvernement et le commerce étaient invariablement les raisons d'être originelles des villes mondiales, ces dernières sont devenues les centres où les talents professionnels de toutes sortes se sont rassemblés. Inévitablement, les villes mondiales sont devenues les lieux où l'information est recueillie et diffusée. Non seulement ces villes sont le centre d'un grand nombre de population ; leurs populations, en règle générale contiennent une proportion significative des plus riches, conduisant au développement des industries de luxe, des grands magasins et du divertissement.<sup>89</sup>

---

<sup>86</sup> McKenzie, 1927, p. 39.

<sup>87</sup> Hall, 1966, p. 7.

<sup>88</sup> Idem.

<sup>89</sup> Hall, 1966, p. 8.

Mais rien n'est plus remarquable au sujet de ces villes que leur puissance économique continue. En effet, à mesure que les économies des nations avancées deviennent plus sophistiquées, l'accent est de plus en plus mis sur les industries et les échanges les plus judicieusement exercés dans la métropole :

« Industries et métiers dépendants des compétences, du design, de la mode, au contact des besoins spécialisés de l'acheteur. Associé à ces tendances, les emplois de cols blancs croissent plus vite que les emplois de manufacture : pour la production de chaque bien, de plus en plus de personnes sont nécessaires dans les bureaux pour bien concevoir, financer et planifier sa production, le vendre et promouvoir sa distribution efficace à l'échelle mondiale. Toutes ces tendances contribuent au gonflement des populations des villes mondiales. »<sup>90</sup>

Mais tous les centres métropolitains du monde ne sont pas des villes mondiales. Même parmi les véritables géants – en termes de la taille de leur population – comme Hall les qualifie, certains n'ont pas de signification internationale ou même nationale. Et inversement, certains centres urbains d'une plus petite taille de population, jouent un rôle mondial en tant que centres de commerce, de finance et de culture, ce qui est bien plus significatif que ce que le simple chiffre de la population pourrait indiquer.<sup>91</sup>

Hall s'intéresse à sept centres urbains, dont six sont les plus grandes agglomérations urbaines du monde en termes de la taille de leurs populations. Londres et Paris, qui tendent à se développer progressivement aux dépens de leurs régions provinciales, donnant lieu à des enjeux très semblables de congestion du centre, de déclin économique et de sous-emploi dans les provinces. La Randstad aux Pays-Bas et le complexe urbain du Rhin-Ruhr en Allemagne, qui sont des villes mondiales d'une forme "polycentrique" très spéciale. Ces complexes ont réussi à répartir les fonctions entre un certain nombre de centres plus petits, spécialisés et étroitement liés au lieu de concentrer toutes les fonctions métropolitaines dans une seule et même ville géante hautement

---

<sup>90</sup> Hall, 1966, p. 9.

<sup>91</sup> Idem.

centralisée. Moscou, qui se révèle être une métropole de plusieurs millions d'habitants en croissance rapide avec de nombreux enjeux similaires à ceux de ses homologues d'Europe occidentale. New York, le plus grand complexe urbain du monde en termes de population et qui fait face aux enjeux majeurs que les métropoles affrontent. Enfin Tokyo, l'exemple le plus avancé des villes en croissance rapide de l'Asie orientale.

En examinant ces sept centres urbains, Hall identifie trois forces majeures derrière la croissance continue des villes mondiales. Le premier facteur étant celui de la croissance continue de la population. Ensuite, le déplacement continu de la main d'œuvre agricole vers l'industrie et les services dans les villes. Le troisième facteur est qu'une grande partie de la croissance urbaine totale est concentrée dans ces grands centres métropolitains.

### **La croissance démographique : la révolution du milieu du XX<sup>ème</sup> siècle**

Hall souligne qu'il est important de comprendre le facteur le plus puissant de la croissance métropolitaine moderne. Le changement profond, qui s'apparente presque à une révolution, dans le schéma de la croissance démographique de ces pays avancés.<sup>92</sup>

La perspective des pays les plus avancés n'est plus de s'adapter aux populations en déclin, mais d'accueillir un nombre croissant de personnes entrant dans une économie où la majorité de la population active doit probablement gagner sa vie dans les zones urbaines congestionnées. Ainsi, le deuxième facteur, celui du modèle d'urbanisation et de la croissance urbaine, devient un problème aigu.<sup>93</sup>

### **Un modèle mondial de la croissance urbaine**

Hall note qu'il existe une relation étroite entre le pourcentage croissant de la population vivant dans les zones urbaines et la structure de la population active :

---

<sup>92</sup> Hall, 1966, p. 12.

<sup>93</sup> Hall, 1966, p. 17.

« La Grande-Bretagne se situe à un extrême avec 40% de sa population active dans le secteur manufacturier et 80% de sa population urbanisée. L'indication est que la plupart des pays continueront à délocaliser une partie de leur main-d'œuvre, de sorte que le pourcentage de la population urbaine augmentera. »<sup>94</sup>

Mais Hall constate que dans de telles comparaisons internationales, un problème majeur se pose. La définition du milieu urbain ou d'une population urbaine diffère d'un pays à l'autre. Cependant, en 1956, une équipe de recherche américaine, *International Urban Research*, a cherché à corriger cela. En prenant comme base les régions métropolitaines standard du recensement des États-Unis, ces derniers ont cherché leurs équivalents dans d'autres pays, de manière à fournir une liste mondiale des zones urbaines basée sur une définition commune, normalisée et fonctionnelle.<sup>95</sup>

Pour Hall, ce schéma présente deux avantages. Il permet des comparaisons internationales précises du degré d'urbanisation et de la croissance des populations urbaines dans le temps. Il fournit aussi une définition prête et fonctionnelle de ce qu'est une région métropolitaine dans chaque pays – la zone autour de la métropole ou de la capitale, qu'elle soit commerciale, administrative, financière ou industrielle.<sup>96</sup>

### **Villes-régions du monde et leur croissance**

De ce fait, ce qui compte pour Hall, n'est plus la croissance de la population mondiale, ni la croissance de la population urbaine, mais plutôt la croissance des villes mondiales vis-à-vis des autres populations urbaines et des populations dans leur ensemble. Et cela conduit à des problèmes majeurs de définition :

---

<sup>94</sup> Hall, 1966, p. 19.

<sup>95</sup> Idem. Cette définition étant comme suit : une unité urbaine contenant une population d'au moins 100,000 personnes, englobant une ou plusieurs villes centrales, ainsi que des régions adjacentes ayant une relation économique avec cette ville et avec 65% ou plus de leurs populations économiquement actives et engagées dans des activités non agricoles.

<sup>96</sup> Ibid.

« Pour chaque grand pays du monde, il devrait être possible, à l'aide des définitions du *International Urban Research*, de distinguer une région métropolitaine distincte : une seule région métropolitaine dominante, entourant et se développant à partir d'une ville mondiale. Parfois, en effet, dans certaines régions très centralisées de l'Europe occidentale, c'est parfaitement simple. Il n'y a aucun doute que la région métropolitaine du Royaume-Uni est la région métropolitaine de Londres ; de même, avec Paris. Au Japon, la région de Tokyo-Yokohama est clairement la région métropolitaine. Mais des difficultés surgissent lorsque la capitale administrative est séparée de la capitale commerciale et financière, comme aux États-Unis où la véritable région métropolitaine n'est pas Washington mais celle de New York – New Jersey nord-est. »<sup>97</sup>

### **La métropole dans l'histoire récente**

Hall note qu'après 1850, toute une série d'inventions créèrent une nouvelle technologie, qui sera généralisée dans l'usage industriel après 1900 et inaugura une nouvelle ère, celle de l'époque néotechnique :

« La nouvelle technologie et l'industrie qu'elle crée sont presque l'inverse de celles du premier âge industriel : au lieu des produits bruts et lourds, des produits légers et de plus en plus complexes ; au lieu du charbon, de l'électricité ; au lieu du chemin de fer universel, une dépendance croissante vis-à-vis du véhicule motorisé ; au lieu de la concentration dans les centres congestionnés, la liberté de la localisation grâce à l'amélioration des communications. L'industrie, pourrait-on soutenir, était libre de s'implanter presque partout, à condition que l'inertie aveugle ne multiplie pas les nouvelles installations industrielles dans les anciennes régions industrielles : le schéma logique de l'industrie néotechnique était une décentralisation presque complète. C'était la thèse de Geddes. »<sup>98</sup>

---

<sup>97</sup> Hall, 1966, p. 21.

<sup>98</sup> Hall, 1966, p. 22-24.

Mais une autre révolution importante a eu lieu au cours des années 1860 et 1870 dans l'organisation des entreprises industrielles et commerciales. Jusqu'en 1850, presque toutes les entreprises étaient des entreprises personnelles ou familiales ou des sociétés de personnes, se finançant elles-mêmes grâce aux profits ou aux économies de leurs propriétaires. Cette forme d'organisation à petite échelle était tout à fait inadaptée à des activités nouvelles et en expansion telles que l'exploitation minière, ferroviaire ou gazière. Le résultat a été la société par actions à responsabilité limitée, résultant en un clivage critique : le processus de production est resté entre les mains de l'industriel, mais les décisions les plus importantes – telles que produire, combien, pour quels marchés – étaient désormais entre les mains des individus loin des usines, qui détenaient un intérêt majoritaire dans ces nouvelles sociétés ; ces hommes étaient typiquement des financiers.<sup>99</sup>

En 1904, Thorstein Veblen souligne la conséquence la plus importante de ce changement : les coûts ont été réduits, pas tant dans le processus de fabrication lui-même que dans la fabrication et la vente, car le changement était associé à la révolution du marketing.<sup>100</sup> Marx et plus tard Hobson en Angleterre, Sombart en Allemagne, Veblen aux États-Unis, ont décrit à juste titre ces changements comme un changement dans l'organisation capitaliste, celle du passage d'un capitalisme primitif à un capitalisme élevé ou financier.<sup>101</sup>

Mais encore une fois, Hall constate que le vrai changement était plus profond, peut-être parce que l'identité des personnes qui exercent le pouvoir et la prise de décision a changé :

« C'est un déplacement d'intérêt du processus physique de production vers des questions de financement, de décisions de produire, et de marketing : en d'autres termes, de l'usine au bureau. »<sup>102</sup>

Ces changements ont eu un effet critique sur le développement urbain. En effet, Hall souligne que si l'industrie néotechnique pouvait être décentralisée, le bureau néotechnique ne l'était pas.

---

<sup>99</sup> Hall, 1966, p. 25.

<sup>100</sup> Ibid.

<sup>101</sup> Ibid.

<sup>102</sup> Hall, 1966, p. 26.

Sous le capitalisme financier, les nouveaux types de bureaux – le siège des chemins de fer, des services publics, des industries, des fiducies étrangères – se sont développés à côté des institutions financières dans les centres bancaires traditionnels ; suivis de bureaux auxiliaires fournissant des services spécialisés à ces nouveaux sièges sociaux : droit comptable, publicité, conseil en gestion.<sup>103</sup>

Hall ajoute qu'au tournant du siècle, le rôle croissant des gouvernements dans la vie économique et sociale s'est manifesté par une forte augmentation de l'emploi administratif dans la capitale politique de chaque pays et qui, dans de nombreux cas, était également sa métropole commerciale. Les organisations syndicales, fédérations d'employeurs et instituts professionnels ont de plus en plus grandi pour représenter les différents intérêts économiques ou professionnels. Ces derniers ont eux aussi besoin d'avoir l'oreille du gouvernement et de ses fonctionnaires, ainsi ils gravitent naturellement autour de la capitale administrative ou dans les quartiers administratifs de la ville.<sup>104</sup>

De même, les nouvelles industries des communications – journaux, magazines, radio, télévision – se situent naturellement dans les centres d'affaires. Pour toutes ces activités, la transmission des nouvelles était primordiale ; et elles pourraient être le plus facilement obtenues dans le centre métropolitain. L'enseignement supérieur lui aussi a tendance à se développer dans les centres métropolitains, qui étaient les sièges traditionnels de l'éducation et proches des sources de financement de la recherche. A cela s'ajoute l'évolution des moyens de transports qui ont permis une plus grande concentration de travailleurs dans les centres des grandes métropoles.<sup>105</sup>

Ainsi, la croissance des professions des cols blancs est sans doute l'explication la plus importante de la croissance des villes mondiales depuis 1850. A cela s'ajoute d'autres raisons. Le commerce de détail s'est accru dans la plupart des villes métropolitaines plus rapidement que la demande. La mode, les bijoux et les métaux précieux, les meubles haut de gamme avaient toujours été des

---

<sup>103</sup> Ibid.

<sup>104</sup> Hall, 1966, p. 27.

<sup>105</sup> Ibid.

métiers typiquement métropolitains. Mais ils ont été rejoints par les créations de la technologie néotechnique, et qui pour une raison ou une autre devait être proche des centres d'affaires.<sup>106</sup>

À la lumière de ces caractéristiques de la technologie moderne et de l'organisation économique, la montée de la ville géante semble naturelle, voire inévitable. L'économiste américain R.M Haig, qui a étudié les forces derrière la croissance des villes, nota en 1926 :

« Au lieu d'expliquer pourquoi une si grande proportion de la population se trouve dans les zones urbaines, il faut expliquer pourquoi elle n'est pas encore plus grande. La question est passée de pourquoi vivre dans la ville à pourquoi ne pas vivre dans la ville ? ». <sup>107</sup>

## **Les enjeux**

Pourtant, Hall conclut qu'une telle croissance apporte des problèmes. Les milliers supplémentaires, qui arrivent chaque année, doivent être logés. Les migrants trouvent généralement des emplois loin des endroits où ils sont logés, résultant en une pression supplémentaire sur le système de transport de la ville. A cela s'ajoute la propriété généralisée des voitures privées. Ainsi, la propagation de la ville dépasse rapidement les moyens existants pour sa gestion, qui est susceptible de refléter les conditions de l'ancienne époque ; cependant, l'inertie naturelle et les puissantes pressions politiques peuvent empêcher toute tentative de réforme.<sup>108</sup>

### **1.2.5 La ville globale selon Sassen**

Depuis 1991, l'ouvrage de Saskia Sassen *The Global City : New York, London, Tokyo* a façonné la manière de penser, les concepts et les méthodes d'analyse du rôle grandissant des villes et de leurs réseaux dans le monde contemporain. Sassen met l'accent sur la circulation de l'information et du capital dans l'exposé de son concept de ville globale. Ces villes sont des

---

<sup>106</sup> Ibid.

<sup>107</sup> Hall, 1966, p. 28.

<sup>108</sup> Hall, 1966, p. 29.



nœuds majeurs dans les systèmes interconnectés d'information et d'argent, et la richesse qu'elles capturent est intimement liée à la présence d'entreprises spécialisées qui facilitent ces flux dans ces villes ; à savoir, les institutions financières, les sociétés de conseil, les cabinets d'experts-comptables et d'avocats et les organismes de médias. Sassen souligne que ces flux ne sont plus étroitement liés aux frontières nationales et aux systèmes de régulation ; ainsi la dynamique des villes globales est radicalement différente de celles des grandes villes du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Sassen insiste sur l'importance de créer de nouvelles ressources conceptuelles pour donner sens aux systèmes urbains et à leurs réseaux mondiaux ; une nouvelle architecture conceptuelle comme elle l'appelle.<sup>109</sup> Afin de conceptualiser son modèle, elle met en avance sept hypothèses<sup>110</sup> structurant la ville globale moderne :

Premièrement, la dispersion géographique des activités économiques qui marque la mondialisation, ainsi que l'intégration simultanée de ces activités géographiquement dispersées, est un facteur clé alimentant la croissance et l'importance des fonctions centrales de l'entreprise. Deuxièmement, ces fonctions centrales deviennent si complexes que de plus en plus les sièges sociaux des grandes entreprises mondiales les externalisent : ils achètent une part de leurs fonctions centrales à des entreprises de service hautement spécialisées. Troisièmement, ces entreprises de services spécialisées engagées dans les marchés les plus complexes et les plus mondialisés sont soumises à des économies d'agglomération.<sup>111</sup> Quatrièmement, plus les sièges sociaux externalisent leurs fonctions les plus complexes et non standardisées, en particulier ceux qui sont soumis à des marchés incertains et changeants, plus ils sont libres d'opter pour n'importe quel emplacement géographique. Cinquièmement, ces entreprises de services spécialisées doivent fournir un service mondial, ce qui signifie un réseau mondial d'affiliés et un

---

<sup>109</sup> Sassen, 2005, p. 28.

<sup>110</sup> Sassen, 2005, p. 28-30.

<sup>111</sup> Gauthier (2003) note que les avantages liés à la concentration géographique des entreprises ont été identifiés depuis plus d'un siècle par Marshall (1890). Selon lui, ces avantages ou économies d'agglomération tirent leur origine de trois sources : les économies reliées à la proximité d'un grand nombre de fournisseurs spécialisés (biens intermédiaires et services), celles reliées à la présence d'un plus grand bassin de main-d'œuvre spécialisée et stable, et finalement celles liées à la diffusion des connaissances (externalités technologiques). Les deux premières sources d'économies d'agglomération ont été reprises dans les « nouvelles » théories du commerce (Ethier, 1982 ; Helpman et Krugman, 1985 ; Grossman et Helpman, 1991 et 1995) et de la nouvelle « géographie économique » (Krugman, 1991 ; Krugman et Venables, 1995, 1996). La dernière source d'économies d'agglomération a été introduite formellement dans les modèles de croissance endogène (Lucas, 1988 ; Romer, 1986, 1990) dans lesquelles le stock de connaissance ou de capital humain d'une région est la variable importante pour expliquer la croissance.

renforcement des transactions et des réseaux transfrontaliers entre villes. Sixièmement, les fortunes économiques de ces villes deviennent de plus en plus déconnectées de leur plus large arrière-pays ou même de leurs économies nationales. Et septièmement, l'un des résultats de la dynamique décrite dans l'hypothèse précédente est l'informalisation croissante d'une gamme d'activités économiques qui trouvent leurs demandes effectives dans ces villes, tout en ayant des taux de profit qui ne leurs permettent pas de rivaliser pour des raisons diverses avec les entreprises aux profits élevés au sommet du système.

Trois tendances clés semblent découler de ces faits structurels sur les villes globales. Premièrement, la richesse devient concentrée entre les mains des propriétaires, des partenaires et des professionnels associés aux entreprises élitaires du système. Deuxièmement, il y aurait une déconnexion croissante entre la ville et sa région – son entourage géographique. Troisièmement, on assiste à la croissance d'une large population marginalisée qui trouve des difficultés à survivre dans le marché de travail dicté par ces activités haut de gamme. Plutôt que de constituer un moteur économique qui accroît progressivement les revenus et le bien-être de l'ensemble de la population, la ville globale moderne achemine les excédents ou le surplus de profits aux mains d'une élite mondiale dispersée sur quelques dizaines de villes globales.

Ces tendances semblent s'aligner avec plusieurs caractéristiques observables de la vie urbaine moderne dans une grande partie du monde : une séparation de plus en plus grande de la qualité de vie entre une élite relativement petite et une population marginalisée beaucoup plus grande ; une croissance des communautés fermées de haute sécurité et des espaces de consommation – centres commerciaux ; et une différence dramatique du revenu médian des différents groupes socio-économiques. New York, Londres, Hong Kong et Shanghai représentent une énorme concentration de réseaux financiers et commerciaux, et la concentration de la richesse qu'ils produisent est évidente. À l'intérieur des pays, les principaux centres financiers concentrent aujourd'hui une plus grande part de l'activité financière nationale qu'il y a dix ans et, à l'échelle internationale, les villes du Nord concentrent bien plus de la moitié du marché mondial des capitaux.<sup>112</sup>

---

<sup>112</sup> Sassen, 2005, p. 33.

Ce mode de fonctionnement crée un réseau serré d'entreprises spécialisées de soutien qui sont également positionnées pour capter un niveau significatif de richesse et de revenu :

« Par fonctions centrales, je ne parle pas seulement des sièges sociaux de haut niveau ; je fais référence à toutes les fonctions financières, juridiques, comptables, de gestion, exécutives et de planification, nécessaires pour gérer une entreprise opérant dans plus d'un pays ». <sup>113</sup>

Ces caractéristiques du système économique mondial des villes impliquent un ensemble d'inégalités grandissant entre les professionnels et les spécialistes – élite et la population urbaine, et la plus large population de travailleurs des secteurs de services et de l'industrie. Ils impliquent également un ensemble croissant d'inégalités entre les pays du Nord et du Sud. Sassen estime que les technologies de l'internet et de la communication ont pour effet d'accélérer ces inégalités croissantes :

« Outre leur impact sur les corrélats spatiaux de la centralité, les nouvelles technologies de la communication peuvent également avoir un impact sur l'inégalité entre les villes et au sein de ces villes mêmes ». <sup>114</sup>

L'architecture conceptuelle de Sassen conserve une place pour la localisation et l'espace : les villes globales ne sont pas désincarnées et le fonctionnement de leurs entreprises globales dépend d'un réseau d'activités et d'entreprises de moindre envergure dans le périmètre spatial de la ville et de ses environs. Sassen pense qu'il y a un espace pour la compétition politique entre les partis sur la division du surplus global :

« Si l'on considère que les villes globales concentrent à la fois les principaux secteurs du capital mondial et une part croissante des populations défavorisées (immigrés, beaucoup de femmes défavorisées, de couleur en général et, dans les mégalo-poles des pays en développement, des masses de bidonvilles) nous pouvons voir que les villes

---

<sup>113</sup> Sassen, 2005, p. 34.

<sup>114</sup> Sassen, 2005, p. 37.

deviennent un terrain stratégique pour toute une série de conflits et de contradictions ». <sup>115</sup>

Mais cette affluence stratégique semble mal tournée contre les populations défavorisées. Ainsi, les résultats de ces luttes pour le pouvoir et la richesse mèneront, semble-t-il, à une marginalisation encore plus profonde.

### **1.2.6 Deux courants de pensée**

Le point commun qui réunit ces différentes approches de la ville globale se situe dans la notion de centralité, faisant un retour historique sur le rayonnement des anciennes cités, cosmopolites et pôles idéologiques de conquête. Par contre, leur approche est novatrice sur l'accaparement des décisions des « villes globales » et l'équilibre généré par l'émergence du réseau urbain mondialisé. Remettant au centre l'individu, avec ses nouvelles représentations de sa « ville monde ».

Le premier à avoir constaté ce changement de représentation a été le géographe Allen Scott. La ville devient ainsi la configuration à une échelle réduite de la mondialisation dans son acception actuelle. <sup>116</sup> Dans plusieurs villes mondes, les quartiers les plus huppés et où se trouvent les décisionnaires du monde, se trouvent dans le centre urbain. Constituant ainsi des sphères qui restructurent la dynamique urbaine de la ville.

Les chercheurs américains et européens ne se trouvent pas sur le même terrain d'entente sur l'utilisation de ces deux termes. Chez les Nord-américains, les deux termes sont utilisés pour définir une même approche. <sup>117</sup> Tandis que les européens ont trouvé une différence notoire, bien que complémentaire à quelques égards.

---

<sup>115</sup> Sassen, 2005, p. 39.

<sup>116</sup> Scott, 2001.

<sup>117</sup> Lévy, 2007.

Cependant, cette distinction entre universitaires participe surtout au déséquilibre de la balance sur la présence des pensées européennes, surtout française, dans le débat scientifique.<sup>118</sup> Ce qu'il faut savoir, c'est que les américains ont été les pionniers d'un renouvellement du cadre d'analyse des sciences sociales sur la mondialisation. Les européens ont ensuite élargi le concept sur d'autres facteurs, tout aussi mondialisants.

### **1.2.7 La complémentarité des deux termes**

Dresser une carte uniforme de l'économie globale serait s'orienter vers la mauvaise direction. La mondialisation est une diversité de connexion entre plusieurs villes. Le paradoxe réside dans le fait que les capitales désignées ne font pas souvent partie de cette hyper connectivité. Des villes comme New York, ou encore Mumbay font partie de ces villes au centre de la production mondialisée. Ce qui s'accorde aux théories de Saskia Sassen sur l'existence des « mondialisations ».<sup>119</sup>

Souvent, la complémentarité des approches entre « ville globale » et « ville monde » interpelle chez Sassen. Elle a mis en avant les ramifications complexes des pôles régionaux économiques, centres de décision.<sup>120</sup> Cependant, elles sont soutenues par une prolifération de forces sous-jacentes, inscrites dans une perspective de relation d'idées et de visions mondiales.

Quand l'économie tisse sa toile, les connexions s'opèrent aussi à travers d'autres échanges moins localisables et vérifiables. Les migrations, les partages culturels, les grandes rencontres internationales liées à l'art, la création d'une conscience civile à l'échelle planétaire... L'urbain mondialisé se définit également comme le fruit de cette complexité de la carte de la mondialisation.<sup>121</sup>

---

<sup>118</sup> Idem.

<sup>119</sup> Sassen, 1988.

<sup>120</sup> Idem.

<sup>121</sup> Hall, 2004.

« Ville qui par son commandement – administration publique, finances, administration des entreprises – et par son rayonnement – politique, commercial, culturel – exerce une influence qui déborde le cadre de son propre pays pour atteindre, sinon le monde entier, du moins de larges pans de la planète ». <sup>122</sup>

### **1.2.8 Les paradoxes du rayonnement de la ville globale**

Rayonnantes, les villes mondes accaparent l'attention. Une autre réalité se montre au monde. Les villes exclues de ce rayonnement mondialiste sont arrivées à des points irréversibles. La montée de l'exode urbain, l'arrivée des immigrés en masse... cela engendre des répercussions sur le système économique. L'effet miroir de la mondialisation touche les centres urbains, restés à l'état de ville/cité. <sup>123</sup>

Ces villes/cités ne sont pas arrivées au niveau multipolaire de ville globale parce qu'elles n'avaient pas d'influence directe sur l'histoire. New York est une ville qui a représenté le rêve américain, Tokyo a été toujours considérée comme le pôle de domination de l'Asie, Londres comme la ville des finances et des oligarques. Des exemples qui reflètent la relation étroite entre ville globale et ville monde. <sup>124</sup> Le rayonnement économique a toujours été devancé par un rayonnement historique. <sup>125</sup> Ainsi, les villes ne se définissent plus comme :

« Un système de villes est conçu comme un ensemble de villes qui sont interdépendantes de telle manière que tout changement significatif dans les activités économiques, la structure professionnelle, le revenu et/ou la population d'une des villes entraînera directement ou indirectement quelque modification dans les activités économiques, la structure professionnelle, le revenu et/ou la population d'un ou plusieurs autres éléments de l'ensemble ». <sup>126</sup>

---

<sup>122</sup> Moriconi-Ebrard, 1993.

<sup>123</sup> Azam, 2003.

<sup>124</sup> Sassen, 1988.

<sup>125</sup> Davis, 2006.

<sup>126</sup> Pred, 1973.

Elles sont devenues un rayonnement économique, allant au-delà des frontières. L'économie mondiale y est décidée, des pans entiers d'emplois peuvent être déplacés vers d'autres territoires en quelques semaines, créant ainsi des bouleversements inhérents à la mondialisation.

« Il est notoire que dans le dernier quart du XX<sup>ème</sup> siècle le paradigme de la correspondance entre les systèmes sociaux et les acteurs a été délaissé au profit des travaux sur les systèmes sans acteurs, sur les stratégies rationnelles en situations complexes et imprévisibles ainsi que des études sur les acteurs en contextes de crises, de risques, de décomposition des liens sociaux, ou encore des recherches sur les acteurs qui, au nom d'appartenances et d'héritages particularistes, rejettent les orientations et les représentations communes et privilégient la violence ou les replis identitaires ».<sup>127</sup>

### **1.2.9 Les nouveaux réseaux urbains**

Derrière les deux concepts de ville globale et ville monde se trouvent des réseaux de dépendances, le réseau économique a hérité d'une longue histoire. Tandis que le réseau des « idées civiles » en est à ses premiers pas.<sup>128</sup> Cependant, ces deux réseaux se rejoignent vers le même pôle. Ainsi, la ville mondialisée tend à devenir une vaste connexion, rassemblant tous les réseaux existants. Si les grandes métropoles mettent en relation les grosses firmes, les finances, les données de prise de décision... l'humain citoyen s'organise autour de ce nouveau pôle naissant des idées du « citoyen monde ».<sup>129</sup>

« La ville cosmopolite fonde une économie mondiale (civilisée) qui prend son point de départ dans des groupes tout à fait restreints à quelques centres de rayonnement, et

---

<sup>127</sup> Busino, 2006.

<sup>128</sup> Idem.

<sup>129</sup> Hall, 2004.

qui s'assujettit le reste sous forme d'économie provinciale, tandis que règne encore souvent, dans des régions peu accessibles, la coutume absolument primitive ».<sup>130</sup>

Une géographie du rapport de l'individu à « sa » ville mondialisée se dessine. Le concept de réseau urbain mondial fait son apparition. Il s'ajoute au concept de la mondialisation comme étant la nouvelle couche dans l'identité des centres de décision. Créant ainsi une nouvelle lecture, puisque la ville ne s'approprie plus par son assise économique globale, mais aussi par ses autres ramifications structurelles.<sup>131</sup>

La diversification de ces ramifications apporte d'autres perspectives aux sciences sociales pour la recherche concernant la mondialisation et l'urbanisation. Ces nouvelles connexions ont changé la vision d'une mondialisation de la géographie économique. Tandis que la ville est réappropriée par le citoyen, assumée en tant que trame émergente des « mondialisations ».<sup>132</sup> Repenser la mondialisation équivaut à revoir les paradigmes en sciences sociales.<sup>133</sup>

Cette mutation des villes a été pointée par François Moriconi-Ebrard, qui avait déjà souligné l'insuffisance des données démographiques pour définir la ville.<sup>134</sup> Le déplacement sémantique de la notion de ville vers l'urbain a été constaté par Berque<sup>135</sup> et par Françoise Choay<sup>136</sup> qui considéra que la ville historique s'effaçait, ses limites qui la rendaient lisible dans l'espace sont devenues imprécises et les constructions s'édifiaient à sa périphérie avec des densités où les vides ne cessent d'isoler les bâtiments, cependant que les réseaux ne cessent de se multiplier : « La dynamique des réseaux techniques tend à se substituer ainsi à la statique des lieux bâtis, écrit-elle, pour conditionner mentalités et comportements urbains »<sup>137</sup>.

---

<sup>130</sup> Arrault, 2006.

<sup>131</sup> Idem.

<sup>132</sup> Moriconi-Ebrard, 1993.

<sup>133</sup> Robic, 2003.

<sup>134</sup> Idem.

<sup>135</sup> Berque, 1995.

<sup>136</sup> Choay, 1994.

<sup>137</sup> Pinson, 1998.



Les chercheurs ont limité la ville mondialisée au simple fait géographique capitalisé et comptabilisé avec la hiérarchisation et la disqualification qui en découlaient.<sup>138</sup> Par contre, l'émergence des connexions comme l'indique Jean-Baptiste Arrault, a forcé les chercheurs à prendre en compte la mondialisation dans les analyses.<sup>139</sup>

A partir de ce nouveau paradigme, la ville se définit selon trois axes regroupant « ville monde » et « ville globale » :

« Organisation urbaine caractérisée par la concentration fonctionnelle, pôle de structuration de l'espace et d'impulsion économique à l'échelle planétaire, nœuds de commutation des réseaux mondiaux ».<sup>140</sup>

Consciente de ce changement de paradigme, Sassen a évoqué, en sortant du cadre du capital et en s'orientant plus vers la réticulation des villes :

« Nouveau type de hiérarchie urbaine – un nouveau système urbain global – comme conséquence du rôle mondial des principales métropoles ».<sup>141</sup>

La population semble être mise sur la touche dans tout ce grand remue-ménage de la mondialisation sachant qu'elle a toujours été liée à l'acception démographique, donc plus organique et loin de l'idée du citoyen monde.<sup>142</sup> La mondialisation a actionné des mécanismes de démobilisation de population vers les pôles de décision. En 1966, Sir Peter Hall constate le fait que « l'accroissement de la population urbaine est particulièrement rapide dans les villes mondiales ».<sup>143</sup>

---

<sup>138</sup> Robic, 2003.

<sup>139</sup> Arrault, 2007.

<sup>140</sup> Moriconi-Ebrard, 2003.

<sup>141</sup> Sassen, 2001.

<sup>142</sup> Arrault, 2007.

<sup>143</sup> Hall, 1966.

## 1.3 De la ville globale à la ville juste

### 1.3.1 Vers une appropriation contemporaine de la ville

La ville juste, apparaît comme un nouvel idéal découlant de la mondialisation. Sans celle-ci, le concept de « ville juste » n'aurait pas eu tout son poids auprès des chercheurs en sciences sociales. En évoquant la ville juste, John Hannigan identifie deux modèles de ville :

« Deux modèles urbains opposés. Le modèle de croissance économique et de prospérité privilégie la productivité économique, la compétitivité, l'urbanité cosmopolite, la consommation culturelle en milieu urbain, une gouvernance en partenariat public-privé, et enfin la créativité et l'innovation comme moteur de croissance. En revanche, le modèle éthique et émancipateur favorise l'économie informelle, les pratiques urbaines quotidiennes, les infrastructures et les espaces publics, les droits de la citoyenneté, de l'équité sociale et de la redistribution, ou encore la justice sociale et l'espoir démocratique ».<sup>144</sup>

Hannigan a également constaté la naissance d'une « urbanologie populaire »<sup>145</sup>, ancrée dans des villes mondialisées. Sans être encore des centres de décision, mais tendant vers une émergence économique.

Pour Edward W. Soja, la ville est devenue une logique participative. Plaçant ainsi toutes perspectives d'une urbanisation comme un changement de paradigme :

« Au sens le plus élargi, le terme de justice (ou d'injustice) spatiale met intentionnellement l'accent sur les aspects spatiaux ou géographiques de la justice et de l'injustice. Pour commencer, cela signifie prendre en considération tout ce qui touche à la distribution équitable et juste dans l'espace des ressources socialement

---

<sup>144</sup> Hannigan, 2013.

<sup>145</sup> Gibson, Lowes, 2007.

valorisées et des possibilités de les exploiter. La justice spatiale en tant que telle ne se substitue pas ou n'est pas une alternative à la justice sociale, économique ou autre, mais consiste plutôt en une manière d'examiner la justice en adoptant une perspective spatiale critique. En adoptant ce point de vue, on trouve toujours une dimension spatiale à la justice qui s'avère pertinente, et en même temps, toutes les géographies portent en elles une expression de la justice et de l'injustice ». <sup>146</sup>

Cela est la conséquence d'une politique urbaine orientée vers la ville globale et ses opportunités. Comme le constatent Logan et Molotch<sup>147</sup>, la ville est une « machine de croissance ». Les intérêts se sont restructurés selon la carte des « mondialisations », les perspectives économiques s'internationalisent. Pour Kearns et Philo, ces pôles émergents sont des pôles compétitifs :

« Endroits distinctifs de consommation pour répondre aux nouvelles exigences de la demande sur le marché haut de gamme concernant la commercialisation des loisirs, d'activités récréatives ou d'autres expériences de villégiature ». <sup>148</sup>

Pour aller vers une ville juste, John Rawls a déjà défini les échelons à franchir pour l'atteindre, qu'il a inclus dans « notre intuition que la justice prime »<sup>149</sup>. Pour lui, la ville juste n'est pas la ville qui est élaborée selon une forme d'égalité pour tous. C'est plutôt la quête permanente de ce qui est juste et définir ce qui est injuste.<sup>150</sup> Pour Rawls, une société est juste quand elle garantit des libertés de base égales pour tous, assure les égalités des chances et maintient les seules inégalités qui profitent aux plus démunis.

Si Rawls, positionné dans la continuité de Hobbes et de Kant, nécessite un voile d'ignorance pour éviter l'intrusion des intérêts privés dans sa définition utopique de justice comme équité, Amartya Sen, dans la continuité de Adam Smith et de Marx, dénote que la justice ne peut être résolue que par des comparaisons entre les divers modes de vie que les gens pourraient avoir

---

<sup>146</sup> Soja, 2009.

<sup>147</sup> Logan, Molotch, 1987.

<sup>148</sup> Kearns, Philo, 1993.

<sup>149</sup> Rawls, 1989, p. 4.

<sup>150</sup> Idem.

sous l'effet des différentes institutions. Notant, à la base, qu'il n'existerait pas de référentiel universel pour définir la justice sociale, il faut regarder les situations d'injustice avant de penser la justice en soi et les institutions à bâtir en fonction de cette définition.<sup>151</sup> Alimantant ainsi ce paradoxe : il y aurait des choses que nous savons pas définir en elles-mêmes, mais dont on appréhende bien le négatif. Ne serait-il pas le cas de la justice qui ne serait qu'une manière positive de parler de la seule réalité, celle de l'injustice ?

Sen propose donc une « idée » de la justice – et non une théorie – qui repose sur une conception de la raison opposée à celle qu'adopte traditionnellement la philosophie politique et l'économie. D'une part, il affirme que l'exigence d'impartialité qui traverse toutes les théories de la justice peut être davantage satisfaite par le débat public raisonné que par un processus abstrait de détermination des principes de justice. D'autre part, si la solution des questions de justice passe par le débat public alors ce dernier doit pouvoir permettre à des voix opposées de se faire entendre.<sup>152</sup>

Les concepts de la démocratie délibérative/participative ont été importés dans le champ de l'aménagement urbain, la légitimité de la décision technocratique isolée et prise par les autorités a été mise en cause depuis les années 1960 et l'idée d'une nécessaire participation citoyenne est largement acceptée, mais pas tellement autour de l'idée de justice et parfois en reconnaissance d'une certaine légitimité du Nimby<sup>153</sup>.<sup>154</sup>

Pour la gestion de la ville, la participation citoyenne est une notion évoquée par les défenseurs de l'approche participative de la gestion de la ville. Dans son ouvrage, *Collaborative Planning*, Patsy Healey propose aux arrangeurs et urbanistes des villes d'« écouter, et écouter d'abord des groupes sociaux dominés ».<sup>155</sup> Pour les chercheurs adoptant la théorie de Healey, la ville juste se doit d'être une médiation entre les différentes cultures et le dialogue intercommunautaire.

---

<sup>151</sup> Sen, 2009.

<sup>152</sup> Pellé, 2011.

<sup>153</sup> Ce terme est utilisé généralement pour décrire l'opposition de résidents à un projet local d'intérêt général dont ils considèrent qu'ils subiront des nuisances.

<sup>154</sup> Fainstein, 2009.

<sup>155</sup> Healey, 1997.

Mais parallèlement à ce débat, la question de la diversité apparaît dans la perspective urbaine et la mutation des villes soulèverait plusieurs questions. L'émergence du communautarisme a aussi annoncé l'apogée de cette quête de la ville globale et la tendance à l'enferment dans un groupe racial confirme cette hypothèse.

Le paradoxe est contemporain, face à la quête de la ville globale, sous le sceau de la ville juste. L'homogénéité consacrée par les défenseurs du capitalisme, de la course à la vente des villes, s'est surtout muée en facteur d'accentuation de la différence. La communauté se désolidarise constate Tajbakhsh.<sup>156</sup>

Ainsi, la ville tend vers la complexité. Toutes les classes cherchent à créer une homogénéité, signe d'équilibre et de sécurité.<sup>157</sup> D'où la notion de politique urbaine de planification. La ville juste s' imagine, s'idéalise. En conséquence, les dirigeants sont contraints par deux options :

« Le premier privilégie une forte disposition à la ségrégation. Afin de maximiser une homogénéité sociale, la prévisibilité de la criminalité pour protéger les résidents urbains aisés, les urbanistes, les politiciens et les promoteurs privés unissent leurs forces pour construire une liste d'espaces résidentiels et commerciaux exclusifs et forclusifs, tels que des communautés de résidents aisés, clôturées, aux enclaves de commerces de luxe. Un flux de politiques opposées résiste à cette tendance à la ségrégation en encourageant la création de logements à revenus mixtes et des collectivités durables sur une base sociale plus éclectique ».<sup>158</sup>

La thèse de Florida est pourtant parfaitement claire. Face aux enjeux de la course à la ville globale, il traduit la justice urbaine ainsi :

---

<sup>156</sup> Tajbakhsh, 2001, p. 5-6.

<sup>157</sup> Smith, 1979, p. 154.

<sup>158</sup> Hannigan, 2013.

« En tout état de cause, les lieux plus ouverts et diversifiés sont susceptibles d'attirer un plus grand nombre de gens talentueux et créatifs — le genre de personnes qui catalysent l'innovation et la croissance ». <sup>159</sup>

Dans les années 2000, le slogan marketing sur le marché urbain a adopté un autre langage. Privilégiant la multi culturalité dans leurs arguments de vente. Puisque l'économie s'internationalise, la ville juste s'est aussi laissée emportée dans ce sillage. Le regard de Lees sur cette transformation régénérative annonce déjà les limites de cette tendance urbaine :

« Il est paradoxal que la théorie de la renaissance urbaine promeuve la diversité culturelle en même temps que des formes de consommation ostentatoires et un contrôle social qui freine cette diversité ». <sup>160</sup>

La médiation pensée par Cochrane prend tout son sens. Prenant conscience des deux modèles prônés par Hannigan, la confrontation de ces deux schémas n'aboutira qu'à une disqualification commune de l'un et de l'autre. <sup>161</sup> Sans vouloir s'engager sur la voix de la complémentarité obscure, il interpelle les chercheurs en sciences sociales et les politiques dirigeants les villes.

L'axe de Florida, dont les théories étaient jugées parfois limitées à une catégorie sociale, semble se confirmer en ajoutant au prisme économique, le contrat social sur les rails de la diversité :

« Une valeur traditionnellement associée aux critiques culturelles se situant à gauche de l'échiquier politique plutôt qu'à des coalitions favorables à la croissance ». <sup>162</sup>

Ainsi, il nous semble que la ville juste est une dynamique perpétuelle dont les théoriciens n'ont pas encore finalisé la dimension et la mise en place.

---

<sup>159</sup> Florida, 2005, p. 39-40.

<sup>160</sup> Lees, 2003.

<sup>161</sup> Cochrane, 2007.

<sup>162</sup> Florida, 2005.

### 1.3.2 La ville devient ainsi un lieu de lutte ou de modernité ?

Des urbanistes ont essayé de retenir les valeurs qui caractérisent une ville juste, « égalité matérielle, diversité et démocratie »<sup>163</sup>, mais le débat entre l'interdépendance et la tension de ces valeurs persiste encore remettant ainsi en cause le concept de ville juste dont certains supposaient déjà être une définition plus acceptée de l'instauration des inégalités :

« Les mégaprojets urbains devraient être l'objet d'une attention toute particulière et se voir imposer d'intégrer des éléments en faveur des populations à faibles revenus : créations d'emplois et services publics. Dans les cas où des fonds publics sont investis dans ce type de projet, la participation publique aux profits devrait être obligatoire ».<sup>164</sup>

Dans l'exercice, quand la justice rejoint l'urbanisation, le terme « justice spatiale »<sup>165</sup> apparaît.

« La réflexion sur l'espace a changé en parallèle ces dernières années. L'espace n'est plus considéré comme un simple réceptacle, comme la scène sur laquelle l'activité des hommes se déploierait, voire comme une simple dimension physique, mais comme une force active qui façonne notre expérience de la vie. On réfléchit désormais par exemple de manière plus approfondie à la causalité spatiale urbaine afin de mieux mesurer l'influence des métropoles sur notre comportement au quotidien mais aussi sur un ensemble de processus : l'innovation technologique, la créativité artistique, le développement économique, le changement social mais aussi la dégradation de l'environnement, la polarisation sociale, l'accroissement des inégalités de revenus, la politique internationale et, plus spécifiquement, la production de justice et d'injustice ».<sup>166</sup>

---

<sup>163</sup> Fainstein, 2009.

<sup>164</sup> Rawls, 1989, p. 4.

<sup>165</sup> Soja, 2009.

<sup>166</sup> Idem.

Concevoir la ville globale à partir d'une ville juste, ou rendre une ville juste dans le contexte de la mondialisation. Tels sont les défis qui attendent les dirigeants des futurs pôles de décision dans le monde.<sup>167</sup> Mais de tout temps, la ville a été le tremplin des grandes luttes, des révolutions et des soulèvements qui ont forgé son histoire.

Pourtant qu'il s'agisse de Marx, de Durkheim, de Weber ou encore de Simmel, tous ont vu dans la ville le lieu même de la modernité.<sup>168</sup> Si les travaux de l'École de Chicago se distinguent par leur recours à la métaphore écologique où, à l'instar de l'écologie animale, l'écologie urbaine consiste à penser les relations entre communautés en termes de compétition, de dominance, de conflit ou de symbiose<sup>169</sup> ; R. Ledrut<sup>170</sup> et K. Lynch<sup>171</sup> ont insisté sur le fait que la ville n'existe pas à la manière d'une œuvre faite pour un spectateur qui la saisirait du dehors. Elle ne s'offre pas au regard tel un produit fini doté d'une définition objective fixée une fois pour toute dans des représentations *sui generis*. La ville s'appréhende du point de vue de ceux qui la vivent du dedans et qui, à leur façon, participent à son invention. Elle est l'objet de multiples images qu'il convient de saisir à partir d'enquêtes empiriques menées auprès des habitants. L'imaginaire de la ville se saisit également à travers le discours des décideurs qui ont pour mission de la penser et de la produire<sup>172</sup>.

Mais loin de penser la ville comme un ordre « naturel », les tenants de l'approche structuralo-marxiste, dominante en France durant les années 1970, vont plutôt la définir comme un simple lieu de réalisation des politiques étatiques. L'urbain, n'allant ici plus de soi, apparaît comme un support passif de la reproduction du capital et de son pouvoir politique. L'un des mérites de cette orientation théorique est de rendre visibles les logiques politiques et institutionnelles qui tentent de structurer l'espace urbain. Là où les sociologues de Chicago constatent des processus naturels, la sociologie urbaine française d'inspiration marxiste y voit un ordre social imposé par l'État.<sup>173</sup>

---

<sup>167</sup> Hannigan, 2013.

<sup>168</sup> Stébé, Marchal, 2011, p. 19.

<sup>169</sup> Stébé, Marchal, 2011, p. 27-28.

<sup>170</sup> Ledrut, 1973.

<sup>171</sup> Lynch, 1976.

<sup>172</sup> Toussaint, Zimmermann, 2001.

<sup>173</sup> Stébé, Marchal, 2011, p. 31.



Dès lors, l'urbanisme est considéré dans cette perspective comme un acte politique reproduisant, à travers ses choix imposés d'en haut, les divisions sociales. La rationalité urbanistique est d'autant plus dénoncée et critiquée qu'elle est jugée coupable d'avoir défiguré la ville et confondu urbanité et fonctionnalité. C'est notamment Lefebvre qui a le plus insisté sur cette dimension en dénonçant l'annihilation de la sociabilité urbaine par le découpage technocratique de la ville. Lefebvre entend dépasser une définition industrielle et marchande de la ville en réhabilitant sa valeur d'usage. Ce qu'il appelle le « droit à la ville » vise précisément à reconquérir une qualité de vie fondée sur les atouts de la ville historique (importance de la centralité, de la rue et de l'espace public). Il s'agit de redonner à la ville sa capacité à prendre en compte les multiples usages de ceux qui y habitent.<sup>174</sup> Lefebvre s'oppose donc à la thèse selon laquelle la vie quotidienne est le simple reflet des positions sociales. Cette dernière est plutôt un champ d'action au fondement d'une pratique sociale susceptible d'aider les acteurs à récuser les « aliénations historiques ».<sup>175</sup>

S'employant lui aussi, à l'instar de Lefebvre, à théoriser ce contre quoi les luttes urbaines se battaient dans la pratique, M. Castells s'oppose à l'idée selon laquelle il existe une culture urbaine : l'urbain, en tant que tel, ne représente pas un objet d'analyse pertinent. Il masque les rapports sociaux et les déterminations de classe qui, en définitive, constituent le véritable objet de ceux qui étudient la ville ; c'est pourquoi parler de sociologie urbaine *stricto sensu* n'a guère de sens. La dimension urbaine, notamment à travers les luttes urbaines des années 1970, doit être comprise en la rapportant à ses déterminants politico-économiques. La réalité de la ville ne résiderait donc pas dans son urbanité comme le croit Lefebvre, mais dans sa fonction de reproduction de l'industrie capitaliste. Par conséquent, l'ennemi à combattre n'est pas la politique urbaine technocratique : c'est le régime capitaliste de production des richesses et de reproduction des inégalités de classe.<sup>176</sup> Là où Lefebvre met l'accent sur le « droit à la ville » pour lutter contre la répression de la société urbaine par la planification technocratique, Castells attire l'attention sur l'asservissement de l'urbanisme fonctionnel par l'ordre productif du capitalisme.<sup>177</sup>

---

<sup>174</sup> Lefebvre, 2009.

<sup>175</sup> Stébé, Marchal, 2011, p. 32.

<sup>176</sup> Castells, 1972.

<sup>177</sup> Stébé, Marchal, 2011, p. 33.

## 1.4 Gouverner, réguler et gérer la ville

La « grande ville », telle que nous la connaissons aujourd'hui, à la fois centre politique, administratif, religieux et surtout économique, est une invention de la modernité.<sup>178</sup> Avec l'accélération du processus d'urbanisation, la troisième révolution urbaine invite à prendre en considération le développement exponentiel des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), la « cosmopolitisation » exacerbée des individus<sup>179</sup>, ainsi que l'accroissement considérable des mobilités à travers le monde, qu'elles soient le fait de l'élite cinétique internationale ou de migrants à la recherche d'un Eldorado, parfois intégrés dans des réseaux d'économie informelle<sup>180</sup>. En outre, elle réinterroge le rôle de l'Etat-nation qui ne peut plus agir dans un cadre strictement national, étant donné qu'il doit compter avec une échelle d'action planétaire en raison de l'interdépendance des nations<sup>181</sup>. Et ce d'autant plus que la globalisation de l'économie, de la finance, de la politique ou encore de la culture s'impose comme une nouvelle manière d'organiser le monde. À n'en pas douter, les grandes villes qui forment désormais un archipel mégapolitain mondial s'inscrivent dans cette tendance de fond, la sous-tendent, et l'amplifiant même<sup>182</sup>.

### 1.4.1 Des métropoles ingouvernables ?

Confrontées depuis quelques décennies à une série de mutations externes, d'une part (ouverture des frontières, globalisation de l'économie, développement des techniques de communication, amplification des inégalités sociales, citoyenneté atone...), et à des *aggiornamentos* internes, d'autre part (processus d'urbanisation sans précédent, ségrégation spatiale de plus en plus prononcée, accroissement important de l'automobilité...), les villes se retrouvent devant de nombreux défis à relever : s'adapter aux mutations du système productif,

---

<sup>178</sup> Stébé, Marchal, 2011, p. 9.

<sup>179</sup> Beck, 2006.

<sup>180</sup> Tarrius, 2007.

<sup>181</sup> Sassen, 2009.

<sup>182</sup> Stébé, Marchal, 2011, p. 8.

maîtriser l'expansion urbaine, reconquérir l'urbanité, promouvoir la citoyenneté, favoriser la cohésion sociale et accentuer les exigences du développement durable.<sup>183</sup>

Ainsi, les enjeux qui s'attachent au devenir des villes et les défis devant lesquels elles sont placées imposent de s'interroger sur le gouvernement des villes et la gouvernance urbaine. De nombreux élus et décideurs publics en appellent, depuis déjà quelques décennies, à l'urgence de mieux maîtriser le développement des villes, tant en termes d'organisation territoriale qu'en termes de gestion urbaine. Les réflexions menées à cet égard s'appuient sur un fait relativement incontestable, celui de la « montée en puissance des villes » depuis plus d'un quart de siècle.<sup>184</sup> La ville deviendrait ainsi un espace salvateur et de recours face à la disparition d'un monde autrefois régi par l'État.<sup>185</sup>

Au sein des sociétés occidentales, la place de l'État centralisateur est de plus en plus remise en cause. Nombre de chercheurs parlent de l'évidement de l'État et de la transformation de son rôle en « État régulateur »<sup>186</sup> ou « animateur »<sup>187</sup>. En Europe, ce déplacement des fonctions de l'État s'explique par la conjonction de trois processus. Premièrement, la globalisation de l'économie évincerait les États-nations comme espace de la régulation au profit d'autres acteurs comme les grandes firmes. Deuxièmement, le processus d'intégration européenne amenuiserait, dans de nombreux domaines (politiques budgétaires, environnementales et sociales), les prérogatives des États. Troisièmement, la décentralisation nivellerait une partie des pouvoirs de l'État. Dans ce nouveau contexte d'éloignement de l'État, les villes, notamment les plus grandes d'entre elles, pourraient se glisser aux premières loges politiques.<sup>188</sup>

En effet, leur poids démographique et leur importance spatiale se sont confrontés au cours de ces quinze dernières années. Par ailleurs, leur influence économique est devenue incontestable : attirant les entreprises et les ménages, produisant des richesses, offrant un marché de l'emploi plus diversifié et des ressources économiques et financières plus nombreuses, les villes

---

<sup>183</sup> Stébé, Marchal, 2011, p. 62.

<sup>184</sup> Lorrain, 1989.

<sup>185</sup> Stébé, Marchal, 2011, p. 63.

<sup>186</sup> Burkard, 1999.

<sup>187</sup> Donzelot, 1994.

<sup>188</sup> Stébé, Marchal, 2011, p. 63.

apparaissent aujourd'hui comme les principaux moteurs du développement économique, appuyées en cela par le fait qu'elles sont des points de focalisation, des réseaux techniques, d'information et de communication. Toutes ces caractéristiques militent pour que les villes deviennent « des territoires fonctionnant en tant qu'*acteurs collectifs* capables de développer des stratégies propres dans une relative autonomie par rapport aux autres institutions politiques comme l'État ou les régions »<sup>189</sup>.

Les observations laissent apparaître que les villes sont désormais devenues plus visibles et développent leurs propres stratégies culturelles, patrimoniales, économiques, etc. vis-à-vis de leur milieu national et international.

Cependant, si à ce processus de métropolisation accéléré nous associons le processus de globalisation qui ne tient pas compte de la notion des frontières, géographique et politique, il nous est indispensable de se demander qui pilote, oriente, gère le développement de ces villes « qui frappent l'imagination et actualisent le mythe de la grande ville qui dévore, de la ville des dangers (...), de la ville ingouvernable »<sup>190</sup> ?

Des chercheurs en sciences politiques et en administration publique se sont arrêtés sur cette question du gouvernement de très grandes métropoles. À partir d'observations dans différentes métropoles, ils montrent que les images de chaos urbain dissimulent souvent la formation de modes de gouvernement, de gouvernance et d'intégration de l'action collective entre différents acteurs.<sup>191</sup> Prenant ainsi le contre-pied des débats sur la postmodernité, les chercheurs mettent en exergue que, même si les grandes villes souffrent de nombreux défauts (manque de démocratie, inégalités importantes...), elles ne sont pas fondamentalement en crise et apparaissent bien vivantes, développant des initiatives culturelles et relevant des défis économiques, urbanistiques et de développement durable.<sup>192</sup>

---

<sup>189</sup> Jouve, Lefèvre, 2002.

<sup>190</sup> Le Galès, Lorrain, 2003.

<sup>191</sup> Idem.

<sup>192</sup> Stébé, Marchal, 2011, p. 66.

### 1.4.2 Politiques urbaines néolibérales ou capitalisme d'État ?

Les résultats de ces recherches sur le gouvernement et la gouvernance des grandes métropoles s'opposent aux visions catastrophiques véhiculées par des auteurs qui ont considéré les grandes métropoles comme ingouvernables, étant donné le nombre, la complexité et la puissance des intérêts divers qui sont en présence.<sup>193</sup> Certains qui se reconnaissent dans le courant de l'école de Los Angeles<sup>194</sup> vont même jusqu'à avancer une théorisation de la très grande ville postmoderne en termes de *dystopia*, de mosaïques de communautés coexistant dans une méga région urbaine complexe et éclatée, toujours en expansion et profondément inégalitaire. La gestion politique démocratique laisserait la place à la corruption, aux rivalités entre gangs, aux choix dispendieux et aux investissements de prestige.<sup>195</sup>

#### À l'origine du terme

Le terme « néolibéralisation » est apparu à la fin des années 1930, à l'occasion du colloque Lippman organisé à Paris en 1938 et a été diffusé ensuite par la Société du Mont Pèlerin, créée en 1947 par Friedrich Hayek, et par le courant des économistes de l'École de Chicago, incarné par Milton Friedman<sup>196</sup>. Dès le départ, le mouvement d'idées constitué autour de la pensée néolibérale est très hétérogène, rassemblant aussi bien des auteurs qui souhaitent réintroduire « le rôle de l'État comme responsable de la fixation des règles du jeu économique »<sup>197</sup> que des tenants d'un laisser-faire radical<sup>198</sup>.

En 1979, Michel Foucault avait déjà souligné ces ambivalences en analysant les différences entre le néolibéralisme allemand (ou ordolibéralisme<sup>199</sup>) « expression d'une politique du marché dont l'action implique la société dans son ensemble » et le néolibéralisme américain, dans lequel « le processus d'intégration et de subordination de l'État à la logique économique » va beaucoup plus

---

<sup>193</sup> Dahl, 1971.

<sup>194</sup> Scott, Soja, 1997.

<sup>195</sup> Stébé, Marchal, 2011, p. 68.

<sup>196</sup> Audier, 2012.

<sup>197</sup> Bornier, 2013.

<sup>198</sup> Audier, 2012.

<sup>199</sup> Également étudié par Audier, 2012.

loin<sup>200</sup>. Comme pour les auteurs néomarxistes, le néolibéralisme, dans les travaux de Foucault, loin d'incarner le retrait de l'État, est vu comme un « capitalisme d'État », « une redéfinition pratique de l'intervention gouvernementale dans son rapport au marché ».<sup>201</sup>

Dans une tentative de définir qu'est-ce que le néolibéralisme, Marianne Morange et Sylvie Fol notent que le néolibéralisme est tout sauf un « laisser-faire ». Il relève plutôt d'une stratégie de la classe dominante pour restaurer son pouvoir, érodé par le compromis social et politique de l'après-guerre et menacé par la crise des années 1970-80.<sup>202</sup> En s'appuyant sur la définition de Harvey, elles notent que le néolibéralisme est une idéologie fondée sur la généralisation des principes de concurrence et de marché à toutes les sphères de la vie publique et privée :

*« Neoliberalism is in the first instance a theory of political economic practices that proposes that human well-being can best be advanced by liberating individual entrepreneurial freedoms and skills within an institutional framework characterized by strong private property rights, free markets, and free trade. The role of the state is to create and preserve an institutional framework appropriate to such practices »*<sup>203</sup>.

Morange et Fol soulignent aussi que pour d'autres analystes marxistes, l'idéologie néolibérale vise à promouvoir de nouvelles formes de régulation de l'accumulation capitaliste, depuis l'entrée en crise du régime fordiste de l'État providence dans les années 1970-80 et la récession globale qui s'en est suivie.<sup>204</sup> Il s'agit ainsi de substituer au soutien de la demande, des politiques de soutien de l'offre, en promouvant la compétitivité des entreprises<sup>205,206</sup>. Le néolibéralisme relève donc d'une transformation qualitative des pratiques de l'État et non quantitative et donc d'une diminution de son rôle, et cela par la « naturalisation » des impératifs de la mondialisation,

---

<sup>200</sup> Lazzarato, 2013.

<sup>201</sup> Morange, Fol, 2014.

<sup>202</sup> Morgane, Fol, 2014, p. 1.

<sup>203</sup> Harvey, 2005, p. 2.

<sup>204</sup> Morgane, Fol, 2014, p. 1.

<sup>205</sup> Jessop, 2002.

<sup>206</sup> Peck, 2001.

visant à constituer un « environnement néolibéral » global à travers la rigueur budgétaire et fiscale, la dérégulation, les privatisations, la libéralisation financière, etc.<sup>207</sup>

## **Ville et néolibéralisation**

Rapidement, l'échelle urbaine a pris une place fondamentale dans cette dynamique néolibérale. Brenner (dans Morange et Fol, 2014) note que la ville constitue en effet une échelle et un espace propices à la mise en place de stratégies de compétitivité, du fait du « rééquilibrage scalaire » de l'action publique. Dans cette perspective, les villes ne sont pas de simples théâtres de la néolibéralisation. Elles sont au cœur de ce processus et les pratiques néolibérales sont en partie forgées dans les arènes de la gouvernance locale : démantèlement des agences publiques de fourniture de services urbains, affirmation des acteurs économiques dans la production des espaces urbains qui œuvrent en partenariat de plus en plus étroit avec le secteur public (Brenner et Theodore, dans Morange et Fol, 2014) :

« En matière de politiques urbaines, la néolibéralisation rime avec l'adhésion des villes à l'entrepreneuriat urbain afin de développer leur attractivité pour faire face à la compétition internationale entre elles. Elle s'accompagne d'un renoncement à la planification spatiale au profit du nouveau régionalisme compétitif incarné par la planification urbaine stratégique »<sup>208</sup>.

Mais ce sont Neil Brenner et Nick Theodore (dans Morange et Fol, 2014) qui vont proposer un cadre théorique unifié pour avancer dans la compréhension de ce qu'ils vont appeler l'urbanisation du néolibéralisme et cela en faisant dialoguer études urbaines, géographie et économie politique, ils ont contribué à reformuler en des termes plus politiques la question des relations entre ville et capitalisme.

Si ce cadre d'analyse a permis d'unifier des travaux qui étudiaient la néolibéralisation à travers l'étude de ses manifestations tangibles, ces travaux de sont nourris de travaux anciens pour

---

<sup>207</sup> Peck, 2001.

<sup>208</sup> Morange, Fol, 2014, p. 3.

approfondir un sillon tracé par des précurseurs<sup>209</sup>. Dès les années 1970, Harvey Molotch (dans Morange et Fol, 2014) décrivait la constitution de « coalitions de croissance », autour des enjeux fonciers. Il mettait en évidence les coalitions d'intérêts entre élites capitalistes locales et gouvernements locaux qui se formaient pour promouvoir la « croissance » démographique, économique... permettant de soutenir l'accumulation du capital et David Harvey (dans Morange et Fol, 2014) théorisait de manière systématique les relations entre ville et capitalisme : l'essor du « développement spatial inégal », ainsi que la transition de l'urbanisme « managérial » à l'urbanisme « entrepreneurial ».

Selon Harvey, la restructuration du capitalisme mène à l'expansion d'une course interurbaine pour les finances, les fonctions et les fonds. Selon lui, l'entrepreneurialisme urbain se définit selon trois notions primordiales. Premièrement, il se base sur des processus d'alliance entre le public et le privé. Deuxièmement, il est conceptuel car il ne s'appuie pas sur un programme systématique et sur une organisation. Troisièmement, il se préoccupe plus de l'économie politique de la « place » plutôt que de celle du « territoire ».<sup>210</sup>

Les plans ayant pour but de changer les conditions de vie et de travail des habitants d'un certain secteur, tel que le logement et l'éducation, sont remplacés par des plans considérés comme ayant un effet au-delà du territoire – tel que les plans transformant une ville comme l'installation de grands aménagements culturels, la construction de grands centres commerciaux.

Les avantages de ces projets sont indirects car « le nouvel entrepreneurialisme urbain repose ainsi typiquement sur un partenariat public-privé se focalisant sur l'investissement et le développement économique et dont le but économique et politique immédiat est la construction spéculative de la place plutôt que de l'amélioration des conditions de vie sur un territoire donné ».<sup>211</sup>

Dans cette condition, la politique d'entrepreneurialisme urbain repose sur le fait de montrer que la qualité de vie s'améliore, entraînant le développement de la rivalité interurbaine au niveau du

---

<sup>209</sup> Ibid.

<sup>210</sup> Harvey, 1989, p. 7-8.

<sup>211</sup> Harvey, 1989, p. 8.



partage géographique de la consommation et amenant l'argent du consommateur : « La ville doit apparaître comme innovante, excitante, créative, et comme une place sûre à habiter ou à visiter, où l'on peut jouer ou consommer »<sup>212</sup>.

Dans cette situation, la compétitivité devient l'objectif à partir duquel toutes les stratégies urbaines sont considérées, l'attraction des villes étant jugée comme contribuant à l'aspect compétitif des entreprises et la rivalité interurbaine s'est accrue dans le classement international en raison notamment de la globalisation économique, la crise industrielle et financière.

Patrick Le Galès n'oublie pas de faire remarquer que, pour les élites urbaines, la gouvernance est employée comme une stratégie d'adaptation aux contraintes extérieures, contribuant à reconfigurer le rôle et le travail politiques et à remettre « aux élus de se mettre en scène avantageusement ». Il ajoute que la gouvernance urbaine est bien souvent utilisée idéologiquement, et tout particulièrement dans une perspective néolibérale en vue de discréditer l'État, de neutraliser la politique, les conflits, les problèmes sociaux, et de proposer la boîte à outils adéquate d'une soi-disant « bonne gouvernance » reposant sur la croyance dans la supériorité de la gestion privée et sur l'utilisation du gouvernement uniquement pour pallier les défaillances du marché (Le Galès, dans Stébé et Marchal, 2011).

### **Le néolibéralisme urbain dans le contexte français**

Morange et Fol notent que les débats sur l'urbanisation du néolibéralisme font l'objet en France d'une forte curiosité, mais aussi d'une certaine méfiance. Ils sont abordés sous forme de question, ou par le biais de lectures épistémologiques par des politistes qui restituent les difficultés de la géographie urbaine et de la science politique française à nouer le dialogue avec les *urban studies* anglophones en montrant d'une part les difficultés à appliquer d'une manière mécanique les approches anglo-saxonnes dans le contexte français, où la domination des acteurs du marché est largement tempérée par le poids des acteurs publics nationaux et locaux et la capacité de ces derniers à négocier et imposer leur point de vue, et d'autre part la diversité des

---

<sup>212</sup> Harvey, 1989, p. 9.

modes de régulation locaux (Le Galès, 2001 et 2011 ; Pollard, 2009 ; Morel Journel et Sala Pala, 2011)<sup>213</sup>.

Si ces auteurs insistent sur la sous-estimation des logiques politiques dans les travaux critiques anglo-saxons et sur les limites de leur importation dans le contexte français, ceux qui tentent le dialogue avec le monde anglophone s'en remettent à la tradition de la recherche française en science sociales qui valorise le terrain par rapport à la théorie et met l'accent sur les choix politiques locaux plus que sur l'accumulation économique, la rente et les circuits du capital.<sup>214</sup> Là où la recherche anglophone considère avant tout les contraintes externes liées à la globalisation néolibérale, les travaux français approchent les nuances locales par le biais du politique et via des approches comparatives empiriquement très documentées (Béal et Rousseau, dans Morange et Fol, 2014). Et les auteurs qui abordent la question de la néolibéralisation le font par le biais de débats connexes qui déplacent le questionnement, et traitant de la néolibéralisation de manière indirecte, comme par exemple sous l'angle de la circulation des modèles dits de « meilleurs pratiques », à travers les questions de partage, d'apprentissage, de réinterprétation, de « fabrique d'expérience » (Navez-Bouchanine et Valladares, dans Morange et Fol, 2014).

### **Quel rôle joue le néolibéralisme dans la circulation des modèles ?**

Plusieurs auteurs (Jessop et Peck, 2001 ; Peck et Tickell, 2002 ; Peck, 2011) mettent l'accent sur le « *fast policy transfer* », qui désigne le processus de circulation des idées et des stratégies, principalement en provenance des États-Unis, et l'accélération du cycle de vie des politiques urbaines et insistent sur la coévolution des modèles génériques néolibéraux et de leurs avatars, sur les partages de répertoires, de référents, de vocabulaire et sur le développement du « benchmarking ».<sup>215</sup> Ce qui a permis à certains auteurs de sortir du Nord et d'investir ou de réinvestir les terrains du Sud<sup>216</sup> armés d'un cadre théorique différent de ceux qui dominaient et

---

<sup>213</sup> Morange, Fol, 2014, p. 12.

<sup>214</sup> Morange, Fol, 2014, p. 13.

<sup>215</sup> Morange, Fol, 2014, p. 6.

<sup>216</sup> Morange et Fol (2014) soulignent que la question de l'application et de la diffusion de la doctrine néolibérale dans les pays, mais aussi dans les villes du Sud, est néanmoins discutée : de nombreux auteurs (Peck, 2001 ; Peck et Tickell, 2002 ; Sheppard et Leitner, 2010) font référence aux effets du « consensus de Washington », qui, dans les années 1980, a imposé aux pays alors dits du Tiers Monde, par l'intermédiaire des grandes institutions

qu'ils maniaient habituellement : le développement et la mondialisation ; leur permettant d'affirmer la banalité des villes du Sud dans leur perméabilité à cette idéologie, quelle que soit au demeurant la nature de leurs régimes politiques.<sup>217</sup> Pour Ong (dans Morange et Fol, 2014) le néolibéralisme prospérerait autant en régime démocratique, qu'autoritaire, ou semi-autoritaire.

### 1.4.3 Des limites à la comparaison des modèles urbains

Kantor et Savitch remarquent que la comparaison manque dans la recherche urbaine et que les recherches sur les villes dépassant les frontières nationales ne se limitent qu'à des comparaisons anglo-américaines. Ils ajoutent que la comparaison permet aux chercheurs de clarifier et de mieux expliquer certains phénomènes. Premièrement, elle montre comment les mêmes variables fonctionnent différemment dans des contextes variés. Deuxièmement, la comparaison nous permet de mieux comprendre comment la découverte des spécificités de chaque société peut être affinée pour une meilleure compréhension théorique. Enfin, la comparaison nous fournit des modèles contrastés qui soulignent des différences essentielles dans un ensemble de résultats donné.<sup>218</sup>

Savitch et Kantor comparent et analysent dix villes nord-américaines et européennes à travers un modèle de développement urbain basé sur la négociation entre le secteur public, le secteur privé et la participation citoyenne. Ce modèle insiste sur les facteurs socio-économiques sans toutefois leur accorder toute la place. Le pouvoir de négociation des villes dépend de quatre facteurs : les conditions du marché, le support intergouvernemental, le contrôle populaire et la culture locale. Les deux premiers facteurs dits *driving variables* – facteurs principalement exogènes et au-delà du contrôle politique local – sont les ressources sur lesquelles une ville peut s'appuyer pour élaborer une politique de développement urbain, constituant ainsi des facteurs structurels. Tandis que le contrôle populaire et la culture locale dits *steering variables* – facteurs plutôt endogènes et

---

internationales et en particulier la Banque mondiale, des « ajustements structurels » aboutissant à une diffusion à grande échelle des politiques de discipline budgétaire et fiscale, de privatisation des services, de dérégulation et de réorientation des dépenses publiques vers des secteurs à hauts « retours sur investissement » (mais également dans le sens d'une plus grande redistribution des revenus).

<sup>217</sup> Morange, Fol, 2014, p. 8.

<sup>218</sup> Kantor, Savitch, 2005.

plus disposés au contrôle local – orientent les choix politiques et l'utilisation des ressources publiques disponibles. Ainsi, la négociation serait « la capacité d'une ville à recueillir des ressources afin de maximiser ses choix pour réaliser ses objectifs d'investissement en capital » (Savitch et Kantor, 2002, p. 43). La combinaison de ces quatre facteurs permet de construire trois modèles différents de développement urbain : un modèle centré sur le social, un modèle centré sur le marché et un troisième modèle hybride. Ces modèles permettent d'évaluer à la fois le potentiel socio-économique d'une ville, mais aussi la pertinence des politiques publiques de développement urbain.<sup>219</sup>

Alors que Savitch et Kantor proposent une démarche plutôt institutionnelle, Di Gaetano et Storm quant à eux proposent une démarche plus complète pour comparer les modèles de gouvernance urbaine à une échelle internationale. Ils proposent d'intégrer les trois principaux courants de pensée dans l'étude de politique comparée (théorie de l'acteur rationnel, l'approche culturelle<sup>220</sup> et l'approche structurelle<sup>221</sup>) en un seul mode d'analyse pour comparer les modèles de gouvernance urbaine en Amérique du Nord et en Europe de l'Ouest, plus précisément la comparaison entre les différents modèles de partenariat entre le secteur public et le secteur privé dans différentes villes des Etats-Unis, de la Grande Bretagne, de la France et de l'Allemagne.<sup>222</sup>

Pour Jeffery Sellers, les études urbaines comparatives jouent un rôle grandissant dans la comparaison des politiques et modèles de gouvernance des villes et des territoires urbains notamment avec la croissance de la population urbaine mondiale.<sup>223</sup>

Mais la tendance croissante des études urbaines et de gouvernance vers une perspective comparative internationale a ramené les chercheurs face à des enjeux méthodologiques, traditionnellement réservés au domaine de la politique comparée. Kantor et Savitch évoquent au

---

<sup>219</sup> Savitch, Kantor, 2004.

<sup>220</sup> L'analyse culturelle des systèmes politiques découle des études anthropologiques sur les valeurs fondamentales, les symboles et mœurs produisant un système de valeurs sur lequel les personnes peuvent s'appuyer et s'aligner pour agir et s'organiser.

<sup>221</sup> L'approche structurelle englobant les approches historique et économique trouve son origine dans la pensée politique de Karl Marx et Max Weber qui mettent l'accent sur l'importance des relations sociales et économiques dans l'élaboration des politiques et de leurs processus.

<sup>222</sup> Di Gaetano, Storm, 2003.

<sup>223</sup> Sellers, 2005.

moins quatre obstacles méthodologiques à la recherche urbaine comparative : (1) étudier un nombre important de villes tout en fournissant une analyse assez profonde ; (2) tenir compte des différents contextes venant de cultures différentes ; (3) produire des outils conceptuels qui peuvent répondre avec la même précision à une même problématique mais dans différents contextes ; et (4) accéder à, et traiter des données provenant de plusieurs sources.<sup>224</sup>

Enfin, Bernard Jouve<sup>225</sup> note l'importance de la gouvernance urbaine en tant que programme de recherche, mais aussi dans le champ des sciences sociales. Les principales avancées de cette recherche étaient de passer de l'analyse du fonctionnement des institutions urbaines, censées produire et mettre en œuvre des politiques urbaines, vers l'analyse des modes d'articulation entre ces institutions, les administrations d'Etat et la société civile. De même, elle a conduit à une multiplication des protocoles de recherche comparatistes internationaux, décloisonnant par là même des traditions universitaires nationales, permettant d'éviter les limites intrinsèques liées à la production de monographies ne permettant pas de monter en généralités (Di Gaetano et Strom, 2003 ; Kantor et Savitch, 2005).

## 1.5 Les mégaprojets

Le processus de mondialisation a profondément impacté l'organisation urbaine. Les mouvements sociaux urbains des années 1960 et 1970, ainsi que les contraintes budgétaires pesant sur les gouvernements et la transition vers la décentralisation, ont entraîné une pause – et en aucun cas à un arrêt – de la réalisation des grands projets ambitieux (Altshuler et Luberoff, dans Diaz Orueta et Fainstein, 2008). Cependant, au cours du présent millénaire, nous assistons à un regain d'intérêt pour de nombreux mégaprojets dans le monde.

Afin de positionner leurs villes à l'échelle mondiale et renforcer leur capacité à concurrencer d'autres villes, les décideurs politiques entreprennent des investissements majeurs sous la forme de projets de développement urbain à grande échelle (Swyngedouw, Moulaert et Rodriguez, dans

---

<sup>224</sup> Kantor, Savitch, 2005.

<sup>225</sup> Jouve, 2007.

Kennedy, 2015). Pour Harvey et Brenner (dans Kennedy, 2015) ceci est une réponse à la restructuration du capitalisme mondial, dans lequel les grandes villes sont devenues des « nœuds clés d'accumulation ».

Bien que pour un certain nombre de chercheurs la réalisation de mégaprojets ne soit pas un phénomène récent, nous assistons actuellement à un regain d'intérêt aux mégaprojets, une tendance observée à la fois dans les pays du Nord et du Sud (Altshuler & Luberoff, 2003; Barthel, 2010; Bezmez, 2008; Diaz Orueta & Fainstein, 2008; Flores Dewey & Davis, 2013; Flyvbjerg, Bruzelius, & Rothengatter, 2003; Pinson, 2009).

Loraine Kennedy note que de telles politiques de développement urbain impliquent des interventions spatiales conçues pour améliorer la « viabilité » économique des villes, par exemple, en construisant des infrastructures de transport ou en créant des plateformes de production sous la forme de parcs d'entreprises ou de zones d'exportation pour s'engager sur les marchés mondiaux.<sup>226</sup>

Cependant, Gellert et Lynch (dans Kennedy, 2015), dénotent certaines caractéristiques que les mégaprojets présentent à travers le monde, tel que l'alimentation de la spéculation foncière, l'exacerbation de l'étalement urbain, le déplacement des populations, et l'augmentation des risques environnementaux.

### **1.5.1 Définition(s) et caractéristiques des mégaprojets**

Naomi Brookes note que tout au long de l'histoire, l'humanité a cherché à améliorer son développement économique et même spirituel à travers la réalisation de projets d'infrastructure démesurés. Brookes nous fournit l'exemple des Grandes Murailles de Chine, s'étendant sur 21,000 kilomètres et construit sur une période de dizaines de siècles, nécessitant la coordination de millions de travailleurs. Bien que son objectif ait été initialement défensif, il s'est vu élargi

---

<sup>226</sup> Kennedy, 2015.

pour réglementer et promouvoir le commerce, faciliter le contrôle douanier et même fournir une voie de transport sur toute sa longueur.<sup>227</sup>

Les mégaprojets sont donc des projets d'investissement à très grande échelle impliquant une importante composante de construction. Ils y incluent ainsi les grands projets d'infrastructure tels que les centrales électriques, projets d'extraction et de traitement du pétrole et du gaz, autoroutes, tunnels, ponts, chemins de fer, ports et aéroports, mais aussi des événements culturels et sportifs tels que les Jeux Olympiques.

Pour une série d'auteurs, ces mégaprojets sont donc des instruments de croissance économique et d'urbanisation mondialement reconnus (Altshuler & Luberoff, 2003; Baev & Overland, 2010; Fainstein, 2008; Olds, 2011; Ponzini, 2011) bien que leurs avantages soient contestés (de Bruijn & Leijten, 2007; Jia, Yang et al., 2011; Novy et Peters, 2012; Shatkin, 2011). Pourtant, Frick (dans Brookes, 2014) nous fournit un moyen intéressant pour saisir l'essence des mégaprojets en soulignant les six « c », caractéristiques des mégaprojets : colossaux, coûteux, complexes, captivants, controversés et de contrôle.<sup>228</sup>

Susan Fainstein souligne le fait que les mégaprojets impliquent essentiellement un programme coûteux de développement d'une zone contiguë, nécessitant de nouvelles constructions et/ou des travaux de réhabilitation majeurs. Leur mise en œuvre peut prendre plusieurs années et peut être à la charge d'un ou de plusieurs développeurs et impliquent toujours une transformation des usages du sol.<sup>229</sup>

Diaz Orueta et Fainstein évoquent le terme de « nouveaux mégaprojets » où le terme « nouveau » signifie simplement « récent » et ne suppose pas que les mégaprojets contemporains sont nécessairement différents dans leurs objectifs et leurs conséquences des précédents. Ces nouveaux mégaprojets peuvent désigner deux principaux types de schémas, d'une part, celui basé sur la construction d'un édifice à forte signification symbolique (par exemple un musée); et

---

<sup>227</sup> Brookes, 2014.

<sup>228</sup> Traduction personnelle. Les termes utilisés par Frick sont comme suit: *colossal, costly, complex, captivating, controversial and control issues*.

<sup>229</sup> Fainstein, 2008.

d'autre part, un schéma plus large avec un contenu plus complexe (projet à usages mixtes, nouveaux réseaux de transport, etc.). Ainsi, ces nouveaux mégaprojets ne signifient pas la disparition de l'ancien type de grands projets d'infrastructure (centrales électriques, barrages et réservoirs, etc.), qui sont également profondément liés au développement urbain.<sup>230</sup>

Pour Paul Gellert et Barbara Lynch (dans Kennedy, 2015), les mégaprojets sont définis comme des projets qui transforment rapidement les paysages, internationalement et profondément de manière très visible, et nécessitent des applications coordonnées du capital et du pouvoir d'État.

Kris Olds décrit les mégaprojets urbains comme étant principalement basés sur les anciens centres-villes ou en banlieue. Ils conduisent ainsi à la transformation des zones urbaines et l'utilisation des espaces.<sup>231</sup> Olds classe les mégaprojets en quatre catégories : Premièrement, il y a les infrastructures, incluant les ports, les réseaux d'assainissement, les voies ferrées. Deuxièmement, il y a les industries extractives. Troisièmement, les mégaprojets concernant la production, comme par exemple les zones franches, les zones industrielles, les grandes plantations forestières. Quatrièmement, la consommation est concernée, à l'instar des centres commerciaux ou des projets immobiliers à échelle nationale.<sup>232</sup>

Pour Olds<sup>233</sup>, les flux de capitaux sont indispensables pour la mise en place de mégaprojets. Il démontre la complexité du processus, dans la mesure où de nombreux facteurs sont en jeu, notamment le facteur social, culturel et économique. Ils interagissent en effet, engendrant des transformations tant au niveau du temps que de l'espace. En d'autres termes, ils sont envisagés pour répondre aux besoins d'une population croissante, à des installations détériorées ou à des problèmes d'accès aux technologies, à l'eau et à l'énergie.

Ainsi, les mégaprojets ne constituent pas une suite aux expériences antérieures, mais plutôt dans la manière de concevoir l'avenir. Ils émanent d'un idéal, lui-même issu du point de vue d'experts

---

<sup>230</sup> Diaz Orueta, Fainstein, 2008.

<sup>231</sup> Olds, 2001.

<sup>232</sup> Idem.

<sup>233</sup> Idem.



qui, souvent n'est pas partagé par la population locale.<sup>234</sup> Les mégaprojets permettent donc de mettre en place une infrastructure planifiée, montée de toutes pièces afin de mettre en place une croissance urbaine, dans le cadre d'une stratégie d'aménagement national ou régional. Leur mise en œuvre s'inscrit dans la politique visant à organiser la zone à une échelle plus vaste.<sup>235</sup> Dans les pays émergents, les mégaprojets peuvent avoir des objectifs idéologiques dans la mesure où les nouvelles infrastructures symbolisent l'éventualité d'une innovation, pouvant aller au-delà des motivations économiques.<sup>236</sup>

### 1.5.2 Gouverner les mégaprojets

Il a été remarqué dans la littérature qu'en raison de leur taille et de leur capacité de transformer, les mégaprojets ne relèvent généralement pas du domaine de la « politique normale ». Leur gouvernance est souvent caractérisée comme « exceptionnelle », et leur mise en œuvre est confiée à des agences « bien isolées de la politique normale » (Fainstein & Fainstein, cité par Altshuler & Luberoft, dans Kennedy, 2015).

Diaz Orueta et Fainstein<sup>237</sup> notent le fait que les mégaprojets sont généralement développés dans le cadre de partenariats public-privé, sont souvent à usage mixte et répondent aux besoins des entreprises de bureaux, de tourisme et de loisirs. L'introduction de nouvelles méthodes de financement, avec une plus grande coopération entre les secteurs public et privé, en est de même un élément distinctif des mégaprojets.

Dans ce contexte, il nous semble important d'analyser le rôle joué par l'État. Brenner et Theodore<sup>238</sup> suggèrent que les gouvernements néolibéraux favorisent la création du cadre nécessaire (juridique, politique, économique, etc.) pour faciliter et encourager les grands projets urbains tout en promouvant de nouvelles formes décentralisées de gouvernance et de

---

<sup>234</sup> Merlin, Choay, 2009.

<sup>235</sup> Idem.

<sup>236</sup> Healey, 1986.

<sup>237</sup> Diaz Orueta, Fainstein, 2008.

<sup>238</sup> Brenner, Theodore, 2004.

développement mené par le marché. Selon Brenner<sup>239</sup>, l'État agit à plusieurs niveaux pour faciliter l'activité du secteur privé plutôt que d'agir lui-même en tant que meneur ou développeur de ces projets.

Ainsi, les mégaprojets « nécessiteront normalement des autorisations spéciales, un financement, des revenus, l'acquisition de terrains et des mesures réglementaires spécifiques » (Altshuler et Luberoff, dans Kennedy, 2015) où « la société civile n'a pas le même mot à dire dans ce domaine de la vie publique comme elle le fait dans d'autres ; les citoyens sont généralement tenus à une distance substantielle de la prise de décision concernant les mégaprojets » (Flyvbjerg et al, dans Kennedy, 2015).

Cependant, seuls Diaz Orueta et Fainstein<sup>240</sup> soulignent l'importance du contexte local et la nécessité de différencier entre la visée idéologique des mégaprojets dans les villes nord-américaines et européennes d'un côté et les villes d'Asie de l'Est, d'Amérique latine et du Moyen-Orient de l'autre :

« Même si dans les villes de ces régions, la revitalisation des anciens centres-villes, la transformation des anciennes zones industrielles et la construction de nouvelles infrastructures de transport urbain sont devenues des éléments réguliers de leurs agendas urbains, les contextes politique et économique de ces projets sont radicalement différents, même si ces projets ressemblent physiquement à ceux des pays développés. Si les mégaprojets nord-américains et européens sont produits dans des contextes politiques démocratiques où les programmes de développement urbains sont assez controversés, cependant, pour des endroits comme Shanghai ou Dubaï, les projets de construction démesurés symbolisent la montée en puissance de ces villes. »<sup>241</sup>

Par conséquent, Diaz Orueta et Fainstein dénotent l'importance de la spécificité de ces villes et que les étudier de près doit nous révéler si les concepts et modèles générés en Amérique du Nord et en Europe leurs sont appropriés :

---

<sup>239</sup> Brenner, 2004.

<sup>240</sup> Diaz Orueta, Fainstein, 2008.

<sup>241</sup> Diaz Orueta, Fainstein, 2008, p. 761, traduction personnelle.

« C'est pour cela que les questions de recherche doivent être reformulées en fonction de la nature différente des processus urbains ailleurs : Quelles sont les formes spécifiques de collaboration entre les secteurs public et privé et quel est le rôle joué par l'investissement étranger ? Quelles formes d'action locale existent dans des contextes où l'État est faible et n'assume pas la direction de ces projets ? Ou bien au contraire, quels instruments sont à la disposition des communautés locales lorsque l'État, comme en Chine ou à Singapour, est un acteur hégémonique ? »<sup>242</sup>

### 1.5.3 L'incohérence entre plans d'urbanisme (dits structurels) et mégaprojets

Kennedy souligne l'importance relative des mégaprojets dans les stratégies et politiques de développement des villes dans la manière où ils articulent les objectifs économiques et sociaux. Ces projets de grande envergure tendent à répondre à de nombreux objectifs qui agencent, à des degrés divers, des aspects économiques, politiques et sociaux. Ils sont souvent plus ou moins articulés avec des objectifs de planification urbaine et de réaménagement urbain, qui sont eux à plus long terme. Mais Kennedy indique qu'il est également vrai que les mégaprojets ne sont pas toujours planifiés à l'avance; ils sont parfois intégrés *ex post facto* dans les documents de planification urbaine.<sup>243</sup>

Sur ce point, Ponzini examine les limites de combiner des plans structurels<sup>244</sup> et des mégaprojets urbains dans différents contextes urbains de pays occidentaux ainsi que de pays émergents. Ponzini suggère que les tensions entre les mégaprojets et les plans structurels ne sont pas uniquement dues à des contraintes économiques, de planification et politiques. Le raisonnement déclaré publiquement de cette combinaison est celui d'exploiter le marché immobilier afin non

---

<sup>242</sup> Diaz Orueta, Fainstein, 2008, p. 761, traduction personnelle.

<sup>243</sup> Kennedy, 2015, p. 166.

<sup>244</sup> Le plan structurel est un outil d'aménagement du territoire et fait partie des pratiques d'urbanisme au Royaume-Uni et en Australie-Occidentale. Il comprend généralement une composante écrite, appuyée par des cartes, des tableaux et des diagrammes et un « plan » comprenant un ou plusieurs plans illustrant l'usage des sols et les projets d'infrastructure envisagés pour la zone concernée. Au Royaume-Uni, le plan structurel était un plan de développement exigé par l'ancien code d'urbanisme entre 1968 et 2004.

seulement de générer des revenus privés, mais aussi de contribuer au développement global de la ville. Cependant, cette logique induit des changements importants non seulement en termes de conception architecturale et de dispositions financières des projets individuels, mais aussi en termes de structure urbaine.<sup>245</sup>

#### **1.5.4 Les mégaprojets : des modèles urbains transnationaux ?**

Kennedy souligne deux aspects importants qui apparaissent lors de l'étude de la manière dont les mégaprojets émergent et s'articulent avec les objectifs de développement : le rôle des modèles transnationaux et le lien entre les mégaprojets et les méga-événements.<sup>246</sup> Ces modèles qui circulent à travers les flux de connaissances transnationaux, incarnent des idéologies particulières sur le développement urbain et la croissance économique. Une telle « mobilité des politiques » (Peck & Theodore, dans Kennedy, 2015) ou des « concepts voyageurs » contribuent à la promotion de normes de ce qui constitue les « villes globales » ou les « villes de classe mondiale ». De tels concepts circulent par le biais « d'agents de transfert » (Stone, dans Kennedy, 2015), tels que les organisations internationales de développement, les sociétés de conseil privées tel que la Banque Mondiale et le *McKinsey Global Institute*.<sup>247</sup>

En ce qui concerne les mégaprojets urbains, Ponzini souligne le fait qu'au cours des dernières décennies, les villes mondiales ainsi que les capitales d'Asie ont été témoins des effets d'une forte augmentation de cette circulation transnationale d'architectes et d'urbanistes où il est devenu de plus en plus courant que des architectes ou des urbanistes de renommée mondiale conçoivent non seulement des pièces d'architecture « emblématiques », mais aussi dessinent des plans d'urbanisme pour des pôles d'infrastructure, des sièges sociaux, des complexes institutionnels, des campus universitaires ou des complexes de musées.<sup>248</sup>

---

<sup>245</sup> Ponzini, 2013.

<sup>246</sup> Kennedy, 2015, p. 166.

<sup>247</sup> Idem.

<sup>248</sup> Ponzini, 2015.

Kennedy ajoute que les méga-événements tels que les Jeux Olympiques et la Coupe du Monde de la FIFA ou d'autres compétitions sportives internationales sont également considérés comme un « modèle » particulier pour accélérer le développement urbain. Ces méga-événements agissent comme un puissant catalyseur pour entreprendre des projets urbains à grande échelle comme ils offrent une occasion unique de « commercialisation » de la ville ou du pays à l'échelle mondiale.<sup>249</sup>

Ponzini souligne le fait que la transformation urbaine se produit de plus en plus souvent à travers des projets stratégiques uniques à grande échelle qui tendent à faire exceptions aux visions de développement d'une ville ou d'une région. Lorsque les ressources – publiques et privées – et le temps deviennent peu disponibles ou que la stabilité politique devient faible, les décideurs et les aménageurs urbains peuvent avoir tendance à baisser les normes et la qualité des interventions urbaines prévues, afin de maintenir les investissements disponibles et le consensus politique entre les parties prenantes concernées.<sup>250</sup>

À cela s'ajoute l'affaiblissement de l'expertise locale en matière d'aménagement urbain pour générer des conditions de gouvernance sujettes à de nouvelles expertises transnationales et laisser peu de place au débats pertinents et à l'apprentissage local.<sup>251</sup>

## **1.6 Mondialisation et modèles : Singapour, un passage obligé**

En évoquant les villes globales et l'impact de la mondialisation sur les frontières nationales et l'influence transnationale croissante des villes, le passage par les villes de l'Asie et plus particulièrement de l'Asie du Sud-Est nous semble obligatoire. Bien qu'une grande partie du discours théorique sur la mondialisation ait émergé du contexte occidental, les processus et la rhétorique de cette dernière ont sans doute le mieux fonctionné dans la région de l'Asie-Pacifique : la mondialisation a été la voie d'un triomphe économique dans certains cas, mais la

---

<sup>249</sup> Kennedy, 2015, p. 167.

<sup>250</sup> Ponzini, 2015.

<sup>251</sup> Ponzini, Nastasi, 2011.

cause d'une crise dans d'autres ; la source d'un changement social produisant des citoyens cosmopolites ; la fin de l'État-nation, pourtant assidûment promue par ces mêmes États.<sup>252</sup>

De l'Inde jusqu'à la Malaisie, en passant par Singapour, le jeu de références et de circulation des modèles urbains à travers les sociétés de conseil et les organisations internationales a fait et continue à faire apparaître dans ces pays un grand nombre de villes nouvelles, durables, intelligentes, etc., souvent sous la forme de mégaprojets et le patronage des élites dirigeantes, qui traduiraient leurs visions ou un semblant de politique visant à les mettre sur la carte mondiale.

En raison de la mondialisation, de la croissance de l'économie de marché et de la nouvelle technologie, la dynamique du développement de villes de l'Asie du Sud-Est se fait très rapidement. Ces agglomérations en plein développement ont soudain subi un accroissement économique expliqué par l'importance de leurs ports dans les chaînes mondiales et entretenu par l'industrialisation, ainsi que le passage vers des politiques concentrées sur l'accès aux capitaux mondiaux qui ont accéléré les transactions immobilières et brusqué le développement urbain de ces villes.<sup>253</sup>

Mais cette croissance économique a été accompagnée par un accroissement brutal de la population urbaine, posant ainsi de multiples enjeux, notamment au niveau du logement et de la mobilité. Si toutefois Singapour a réussi à résoudre la question du logement dans un cadre socio-politique spécial, les affrontements au niveau des bidonvilles sont abondants : la transformation des zones rurales péri-métropolitaines diminue les ressources agricoles près des grandes villes<sup>254</sup>, ces mêmes terres agricoles finissent par se transformer en zones industrielles, en des quartiers résidentiels fermés, des terrains de golf ou encore des aéroports<sup>255</sup>.

De même, cet important essor économique a également entraîné une forte augmentation de l'usage de la voiture privée. Devant ce développement, si Singapour encore une fois a devancé par une stratégie vigoureuse de maîtrise de la voiture en ville – contrôle du nombre de permis de

---

<sup>252</sup> Olds et al., 1999, p. 2-3.

<sup>253</sup> Dick, Rimmer, 1998.

<sup>254</sup> Murakami et al., 2005.

<sup>255</sup> Kelly, 1998.

conduire, impôts élevés à l'achat et taxe urbaine dont la ville est le fondateur mondial avec son *Electronic Road Pricing* – couplée par la mise en œuvre de lignes de métro diminuant ainsi le trafic et améliorant la qualité de l'air,<sup>256</sup> d'autres villes restent le théâtre d'un transport anarchique et de manque de réseau de transports en commun.

Devant ces enjeux d'organisation de la vie courante, les élites dirigeantes essayent de bâtir de nouvelles villes qui font actuellement leur apparition dans les pays du Sud à un rythme étonnant. C'est ce qu'affirme Sarah Moser<sup>257</sup> qui note le fait que malgré leur nombre et leur répartition géographique, il y a peu d'explications sur la façon dont les idées sur les nouvelles villes circulent ou pourquoi elles sont adoptées avec tant d'enthousiasme par les élites dirigeantes de ces pays :

« La vague actuelle de nouvelles villes est presque exclusivement un phénomène du Sud mondial postcolonial, où les dirigeants considèrent de plus en plus la construction de nouvelles villes comme une partie intégrante du développement économique national qui peut faire passer les économies de l'agriculture, de la fabrication ou de l'extraction des ressources vers une économie du savoir. »<sup>258</sup>

### **1.6.1 Le modèle Singapourien : mythe, mirage ou miracle ?**

La vulnérabilité constitue l'obsession de Singapour. Pour se rassurer, population et gouvernement abusent de classements et statistiques.<sup>259</sup> Chan (1971, dans Yen, 2007) a soutenu le fait que la survie de la cité-État a été la force structurante et rationnelle des politiques par lesquelles Singapour est gouvernée depuis 1959.<sup>260</sup>

---

<sup>256</sup> Lam et al., 2006.

<sup>257</sup> Moser, 2019, p. 213.

<sup>258</sup> Moser, 2019, p. 216.

<sup>259</sup> Frécon, 2012, p. 19.

<sup>260</sup> Yuen, 2007, p. 3.

Depuis son indépendance, Singapour est un exemple à observer où croissances économique et urbaine sont inséparables. Heng<sup>261</sup> note que dans le contexte actuel de la globalisation, de l'urbanisation et de la technologie, l'avantage concurrentiel d'une nation est de moins en moins tributaire de son rôle et mode de commerce traditionnels, mais dépend davantage de la production des connaissances, de l'innovation technologique et des entreprises. Ainsi, la première poussée de croissance de Singapour au cours des 25 premières années depuis son indépendance (1965-1990) est attribuée à l'accent mis par son gouvernement sur les « six priorités » qui constituent une nation : l'emploi, le logement, les transports, l'eau, l'environnement et la défense. Au cours des 25 dernières années (1990-2015), l'attention s'est déplacée vers des aspirations plus sophistiquées pour améliorer la position de Singapour sur la scène mondiale. Ces aspirations – créativité, innovation et qualité de vie – ont été les moteurs de la récente et importante transformation physique de Singapour.

### **L'État-entreprise à Singapour : un modèle économique unique ?**

Dans son *Singapore Story*, Lee Kuan Yew raconte comment lui et son équipe ont redressé et relancé l'économie singapourienne, en profitant, pour justifier les méthodes autoritaires utilisées à cette fin, d'une population très peu consultée mais paradoxalement très mobilisée.<sup>262</sup>

Si aujourd'hui, les trois piliers de l'économie singapourienne sont les activités manufacturières, de logistique et de communication, ainsi que financières et de services aux entreprises, Caroline Figoni note que Singapour avait dès le début fait le pari d'une ouverture complète de son économie, en mettant en avant les bienfaits de sa mondialisation avant que celle-ci ne devienne une évidence et cela en optant pour la promotion et la substitution de ses exportations. Cette stratégie, consistant à remplacer progressivement les exportations traditionnelles par de nouvelles, plus intensives en capital et à plus forte valeur ajoutée, a fait que Singapour a atteint au milieu des années soixante-dix le stade estimé « d'industrialisation maximale ».<sup>263</sup>

---

<sup>261</sup> Heng, Yeo, 2017, p. 7.

<sup>262</sup> De Koninck, 2012, p. 47.

<sup>263</sup> Figoni, 2012, p. 60.



À cela s'ajoute un autre objectif des autorités singapouriennes, celui de l'attraction des investissements directs étrangers, et cela depuis l'indépendance de la cité-État en 1965.<sup>264</sup> Ainsi, les pouvoirs publics singapouriens n'ont pas hésité à mettre en place des politiques de crédit et des politiques fiscales très avantageuses mais également une législation facilitant l'implantation des entreprises étrangères ainsi que l'immigration de la main-d'œuvre qualifiée.<sup>265</sup>

Mais cette réussite de la cité-État s'explique également par une importante médiation de l'État dans l'activité économique : organisation de patrimoines nationaux, production de grands établissements publics, appel à des économies nationales par le biais d'impôts sur les salaires, appel considérable à l'emploi étranger, etc.<sup>266</sup>

En libéralisant son économie, Singapour a simultanément opté pour une forte intervention des pouvoirs publics dans son économie, illustrant parfaitement la combinaison paradoxale d'une économie libre de marché et d'une très forte intervention publique. Ainsi, l'État joue le rôle de superviseur et régulateur mais également d'un acteur direct de son économie et cela en disposant non seulement d'une série d'agences comme le *Housing Development Board* (HDB), le *Singapore Economic Board* (SEB), le *Monetary Authority of Singapore* (MAS) ou même la *Media Development Authority* (MDA), mais aussi de deux puissants fonds souverains, à savoir le *Governemnt of Singapore Investment Corp.* (GIC) et la *Temasek Holding* détenant des participations importantes d'entreprises publiques ou semi-publiques.<sup>267</sup>

Ainsi, Figoni souligne qu'en comparant la gestion de Singapour à celle d'une entreprise où l'État est le patron et les Singapouriens les employés, les deux parties – autorité et peuple – deviennent en quelque sorte liés par un contrat social implicite : « Le gouvernement autoritaire et intrusif est accepté en échange d'une prospérité et d'une efficacité économique. Ce *business model* dépend donc de ce lien lui-même tributaire des performances de l'économie. »<sup>268</sup>

---

<sup>264</sup> Pereira, 2004.

<sup>265</sup> Huat, 2011.

<sup>266</sup> Tan et al., 2013, p. 24-32.

<sup>267</sup> Figoni, 2012, p. 61.

<sup>268</sup> Figoni, 2012, p. 63.

Ainsi, sur une durée de cinq décennies, Singapour s'est métamorphosée en une puissance économique de première position mondiale. Mais si l'indépendance de l'île a vu l'émergence d'une stratégie économique propre à la cité-État, la qualifier de « modèle » est cependant abusif.<sup>269</sup>

### **Quel contrat social entre le Gouvernement et les Singapouriens ?**

Mais qu'en est-il des Singapouriens ? Figoni<sup>270</sup> souligne que le contrôle de l'État ne se limite pas qu'à l'économie mais à l'ensemble de la société singapourienne.<sup>271</sup> En essayant de définir l'identité singapourienne, Catherine Lim (dans Frécon, 2012) souligne que singapourien signifie, au sens étroit et technique du terme, un pays développé, une entité politique fiable qui a permis de positionner l'île sur la scène internationale dont les Singapouriens sont fiers et conscients. Mais au sens large, l'identité nationale requiert une dimension culturelle qui permet de se distinguer du reste du monde, qui doit être organique et qui ne peut pas être dessinée artificiellement ou imposée du haut :

« [...] Dans le cas de Singapour, le style de vie et l'ethos ont été planifiés, créés et soutenus par le seul gouvernement que la nation ait connu. C'est lui qui a décidé, depuis le début, ce que la nation singapourienne devrait être, comment les Singapouriens devraient penser, agir et se comporter. [...] Dès lors, dans cette forme imposée, l'identité nationale à Singapour ne reflète pas la culture au vrai sens du terme. [...] Le but ultime est alors le succès économique, pur et simple ; tout le reste n'est que secondaire. [...] Sous le pouvoir de Lee Kuan Yew les attributs idéaux de la nation singapourienne ont été les suivants ; pour les dirigeants tout d'abord : travail, engagement, implication, stricte incorruptibilité ; et pour ce qui est du peuple : totale coopération et conformisme. »<sup>272</sup>

---

<sup>269</sup> Figoni, 2012, p. 64.

<sup>270</sup> Figoni, 2012, p. 62.

<sup>271</sup> Figoni (2012) note que Singapour n'est pas le seul pays à avoir conjugué libéralisme économique et absence de libéralisme politique. Elle avance les exemples de Taiwan et de la Corée du Sud qui eux aussi ont mis en place un régime autoritaire en même temps qu'ils s'ouvraient économiquement. Mais la spécificité singapourienne réside dans la durée de ce système.

<sup>272</sup> Frécon, 2012, p. 24.

Toutefois, Rodolphe de Koninck<sup>273</sup> évoque un facteur qui pour lui semble être absent, du moins négligé, dans les explications de la réussite singapourienne, il s'agit de ce qu'il appelle « l'hypothèse territoriale », celle qui concerne la transformation quasi constante de l'ensemble des assises mêmes de cette cité-État :

« [...] Le modelage constant de la géographie singapourienne, planifié et mis en œuvre par l'État, a joué et continue à jouer un rôle central dans la gestion tout à la fois politique, sociale et économique de la république insulaire. En bousculant, en transformant et en remodelant sans relâche les repères territoriaux, en en faisant fréquemment *tabula rasa*, l'État singapourien élimine toute possibilité de topophilie (Tuan, 1974) parmi les citoyens ou du moins rend celle-ci éphémère. Les repères locaux étant constamment déplacés, sinon éliminés, les ancrages dans un quartier ou une localité deviennent impossibles, la seule allégeance à la fois possible et permise étant à la république même de Singapour, unique et indivise. [...] Il semble bien que la fabrication du modèle social singapourien, soit indissociable de son modelage territorial. En d'autres termes, la gestion autoritaire de la société singapourienne passe par l'aliénation territoriale quasi absolue de ses citoyens. »<sup>274</sup>

### **Le régime foncier : l'outil indispensable à l'aménagement du territoire singapourien**

L'examen des particularités du modèle urbain de Singapour, nous montre que l'aménagement du territoire de la cité-État est hautement et strictement contrôlé. Belinda Yuen note qu'à quelques exceptions près, tout développement impliquant n'importe quelle construction ou changement d'usage nécessite une autorisation. Mais malgré les critiques adressées à cette approche à la *tabula rasa* ainsi qu'à ses résultats, Yuen souligne que Singapour présente un modèle spécifique de gouvernance urbaine où l'aménagement du territoire est pris au sérieux et les programmes de

---

<sup>273</sup> De Koninck, 2012.

<sup>274</sup> De Koninck, 2012, p. 48.

développement urbains sont parfaitement mis en œuvre conformément aux plans et aux règlements.<sup>275</sup>

De son côté, Heng ajoute, dans cette même ligne, que malgré le fait que le paysage politique singapourien soit dominé par un seul parti depuis près de 60 ans et que cela peut avoir des conséquences sur l'aménagement et le développement du territoire, la présence ininterrompue du *People's Action Party* (PAP) au pouvoir a assuré un certain cadre pour la continuité du modèle de gouvernance en place, permettant ainsi la concrétisation de plans et de politiques de développement à long terme.<sup>276</sup>

C'est en 1959, sous l'administration coloniale britannique, que la planification urbaine stratégique et le contrôle de l'aménagement ont été simultanément mis en place à Singapour par la promulgation du *Planning Ordinance*, introduisant ainsi les principes anglais du plan, de l'aménagement du territoire et de contrôle du développement.<sup>277</sup> Pourtant, Yuen fait valoir que le contrôle de l'attribution des terres et de leur construction était jugé important pour trois raisons. La première relevant des questions d'ordre public étant donné la nature multiethnique et religieuse de la population immigrée à Singapour. La deuxième revient aux contraintes géographiques liées à la superficie limitée de l'île qu'est Singapour, incitant son gouvernement à contrôler l'usage des sols. La troisième étant la valeur croissante des terrains et le souhait des nouveaux propriétaires fonciers d'en faire ce qu'ils veulent, conduisant à une concurrence d'intérêts personnels, et la nécessité qui en résulte de protéger l'intérêt collectif.<sup>278</sup>

Ainsi, l'État adopte une approche interventionniste du développement urbain intégrant les différentes visions sociales, économiques, politiques et spatiales à travers un processus de planification stratégique, approche rendue légitime par sa provision assez performante de biens publics.<sup>279</sup> De ce fait, et depuis 1959, le modèle singapourien est centré autour d'une seule autorité centrale d'aménagement du territoire qui gère tous ses aspects, allant de la planification

---

<sup>275</sup> Yuen, 2007, p. 1.

<sup>276</sup> Heng, Yeo, 2017, p. 10.

<sup>277</sup> Yuen, 2007, p. 2.

<sup>278</sup> Ibid.

<sup>279</sup> Yuen, 2007, p. 3.

stratégique à long terme jusqu'au contrôle quotidien des opérations d'aménagement urbain.<sup>280</sup> Depuis lors, les promoteurs immobiliers et les propriétaires fonciers doivent obtenir une autorisation d'urbanisme de l'autorité en charge préalablement à l'aménagement de n'importe quel terrain.<sup>281</sup>

La clé de ce contrôle réside ainsi dans la définition du terme « aménagement », qui nécessite une autorisation d'urbanisme.<sup>282</sup> Malgré les différentes modifications et multiples révisions apportées à la loi de l'aménagement du territoire au cours des dernières décennies, la règle de base est restée la même : « nul ne doit, sans autorisation d'urbanisme, procéder à l'aménagement d'un terrain ». Ainsi, en exigeant l'obtention d'une autorisation d'urbanisme, la législation de 1959 a effectivement étatisé les droits de propriété de l'individu à Singapour. À partir de 1959, c'est l'État qui déciderait quand et où le développement et le changement de l'usage des sols auront lieu, en approuvant ou en refusant les demandes d'autorisations d'urbanisme individuelles.<sup>283</sup>

En effet, l'examen du régime foncier de Singapour révèle une situation dans laquelle l'État est le plus grand propriétaire foncier.<sup>284</sup> De son côté, Koninck note que l'important legs foncier dont l'État singapourien a hérité de la part de l'administration coloniale britannique, en particulier les bases militaires, lui a laissé une très utile marge de manœuvre pour redessiner les affectations territoriales.<sup>285</sup> Ainsi, la majeure partie de l'offre foncière de Singapour appartient à l'État et est détenue et gérée par diverses agences facilitant la planification et l'offre des services et équipements publics.

C'est le *Land Acquisition Act* (LAA), promulgué en 1967, qui est considéré comme étant l'un des instruments légaux clés, amplifiant la proportion des terrains possédés par l'État. Comme l'explique Heng, le LAA donne à l'État le pouvoir d'acquérir et d'assembler, moyennant compensation, des terrains privés considérés nécessaires aux objectifs publics stratégiques. Ainsi, la LAA offre à l'État un moyen de contrôle et de coordination accrus pour contrôler

---

<sup>280</sup> Yuen, 2007, p. 4.

<sup>281</sup> Yuen, 2007, p. 5.

<sup>282</sup> Yuen, 2007, p. 6.

<sup>283</sup> Yuen, 2007, p. 7.

<sup>284</sup> Heng, 2017, p. 11.

<sup>285</sup> De Koninck, 2012, p. 54.

l'aménagement du territoire et réaliser les projets publics tout en contrôlant les coûts, en particulier pour la construction des logements sociaux et des infrastructures de transport.<sup>286</sup> À cela s'ajoute une autre législation importante, la *Foreshores Ordinance* de 1964, qui empêche les propriétaires fonciers privés touchés par la réclamation de terrains sur la mer d'être indemnisés suite à la perte de leur façade maritime.<sup>287</sup>

De même, le gouvernement est le plus grand vendeur de terrains à Singapour. Le programme gouvernemental de vente de terrains (*Government Land Sales*), introduit en 1967, permet à l'État de vendre ses terrains au secteur privé. Le régime foncier appliqué à ces terrains fonctionne sur la base d'un bail emphytéotique, par exemple sur 99 ans pour les logements sociaux et 30 ans pour les sites industriels, donnant au gouvernement la possibilité de récupérer ses terrains à l'approche de la fin de leur bail et de les réaffecter à des besoins de développements futurs.<sup>288</sup>

### **1.6.2 Un modèle singapourien inimitable mais sans cesse remodelé**

Si le président du Rwanda, Paul Kagamé exprime sa volonté de faire de son pays « le Singapour de l'Afrique »<sup>289</sup>, c'est parce que la trajectoire de développement économique et urbain empruntée par Singapour séduit de nombreux pays en développement.

Singapour est en effet devenue non seulement une puissance financière, disposant d'immenses réserves monétaires, mais aussi un investisseur majeur à l'échelle planétaire. Largement coordonnés par *Temasek Holding*, ces investissements sont réalisés notamment dans le domaine des télécommunications ainsi que dans les terminaux portuaires, le *Port of Singapore Authority* – l'une des agences de l'État singapourien – assurant même la gestion d'une trentaine de terminaux à travers le monde. Tout aussi importante, l'expertise urbaine de Singapour dans l'établissement des parcs industriels, de plus en plus sollicitée, en particulier par la Chine.<sup>290</sup>

---

<sup>286</sup> Heng, 2017, p. 11.

<sup>287</sup> Heng, 2017, p. 11-12.

<sup>288</sup> Heng, 2017, p. 11.

<sup>289</sup> Caryl, 2015.

<sup>290</sup> De Koninck, 2012, p. 65.

Depuis les années 1990, la Chine vise un modèle de croissance urbaine largement inspiré par le modèle singapourien modifiant les conditions de programmation et des structures des villes dans le pays. L'adoption du modèle de Singapour par Pékin, s'agissant de croissance urbaine, est avant tout le résultat d'une évaluation économique.<sup>291</sup> En effet, en 1979, le nouveau chef d'État chinois Deng Xiaoping et son régime remarquent le mauvais équilibre de l'économie chinoise et l'insuffisance de rendement des industries d'État. Les principales raisons qu'ils distinguent sont notamment l'insuffisance de financement et un processus technique rudimentaire.

Pour corriger cela, ils appellent aux révisions de l'offre : implantation des dispositifs de marché et offre aux capitaux étrangers, stratégies pro-urbaines, libéralisation immobilière.<sup>292</sup> Ils optent en particulier pour le choix des investissements directs étrangers, suggéré particulièrement par Singapour.

Ainsi, depuis 1979, la Chine est précipitée dans une croissance économique et urbaine accélérée. Cette extraordinaire progression a aidé la Chine à se transformer en une grande puissance internationale, mais également à élever le niveau de vie d'une grande partie de sa population.<sup>293</sup>

Cette transformation suscite cependant une pesante détérioration écologique : impact sur le changement du climat, insuffisance et contamination des réserves en eau, dégradation de l'air, usage abusif et dégradation des terres, engendrant de graves préoccupations tant sur la réserve que sur la durabilité des ressources, la santé des habitants et même sur la politique chinoise à long terme.<sup>294</sup> Cependant, depuis 2006, le gouvernement chinois a visiblement amorcé un « tournant environnemental », énonçant l'objectif d'une amélioration de méthode de croissance, en utilisant moins de ressources et en se préoccupant davantage de l'écologie.<sup>295</sup>

---

<sup>291</sup> Lorrain, 2011.

<sup>292</sup> Idem.

<sup>293</sup> Curien, 2014.

<sup>294</sup> Pereira, 2004.

<sup>295</sup> Mathews, Tan, 2011.

Dans ce contexte, si la Chine a recours aux expériences de différents pays occidentaux, le pays-modèle dans ses accords bilatéraux reste Singapour, estimé comme un exemple de croissance urbaine durable par Pékin. Les deux actions urbaines en Chine, considérées au sommet des changements dans le pays, constituent des plans intergouvernementaux sino-singapouriens : il s'agit de Suzhou *Industrial Park*, appliqué en 1994, et de l'éco-cité sino-singapourienne de Tianjin, appliquée en 2007.<sup>296</sup>

---

<sup>296</sup> Curien, 2014.



## Chapitre 2 : La comparaison internationale comme outil de recherche

Pourquoi évoque-t-on la comparaison à ce stade de cette recherche ? Alain Bourdin note que la comparaison revient à la mode en sciences sociales et un peu au-delà. Si les sciences politiques sont les plus touchées depuis longtemps, la comparaison retrouve des lettres de noblesse en sociologie, géographie, urbanisme et bien d'autres domaines.<sup>297</sup>

La relation entre les effets ou les résultats de la mondialisation et la comparaison nous paraît évidente faisant de cette dernière un outil indispensable à la recherche. En s'interrogeant sur la place de la comparaison internationale dans la recherche urbaine, Maurice Blanc et Olivier Chadoin soulignent le fait que l'usage des notions et des concepts qui ont une diffusion transnationale dans la communauté scientifique (métropolisation, gentrification, villes globales, ghetto etc.) est souvent rattaché à la globalisation du monde urbain et que les études urbaines sont aujourd'hui préoccupées de comparaison parce que la production et la circulation des connaissances n'échappent plus à la globalisation.<sup>298</sup>

Pourtant les études urbaines dites comparatives présentent des difficultés, notamment à cause des montées en généralité que font ces travaux de recherche centrés sur la globalisation,<sup>299</sup> sur lesquelles nous reviendrons ultérieurement. Dans cette même direction, Saskia Sassen note que la globalisation pose un défi aux approches traditionnelles, dans la mesure où, pour l'analyser, elles sont appelées à sortir des cadres nationaux dans lesquelles elles ont forgé leurs outils empiriques :

« Ce cadre du global nous permet d'utiliser de nombreuses techniques de recherche et des bases de données dans les sciences sociales qui sont destinées à l'origine à des contextes nationaux et infranationaux. Mais nous devons encore développer de

---

<sup>297</sup> Bourdin, 2015, p. 153.

<sup>298</sup> Blanc, Chadoin, 2015, p. 10.

<sup>299</sup> Idem.

nouveaux cadres conceptuels pour interpréter nos résultats – des cadres qui ne considèrent pas le national comme un système fermé et exclusif. »<sup>300</sup>

En s'intéressant à Dubaï, qui se veut ville globale, la comparaison s'est vue imposée naturellement. Mais il faut dire que le choix d'une comparaison découle avant tout des objectifs initiaux de recherche. Dans notre cas, cette recherche doctorale n'a pas pour objectif de comparer Dubaï à d'autres villes (dans le sens d'une comparaison terme à terme) mais plutôt sur le statut de « ville globale » de Dubaï à travers l'étude approfondie d'un dispositif et d'une stratégie, à savoir de la politique urbaine adoptée par le gouvernement local de l'émirat et de sa stratégie de commercialisation de la ville. Ainsi, la comparaison nous servira à contextualiser le cas de cette ville par rapport à la recherche urbaine sur les villes globales et au processus de circulation des modèles de développement urbains et aux jeux de références induits par la mondialisation, alimentant la compétition entre ces villes et cela pour ne pas tomber dans un travail de recherche monographique sur l'histoire de l'évolution urbaine de Dubaï.

## **2.1 Enjeux de la comparaison internationale en études urbaines**

Depuis longtemps, les sciences sociales utilisent la comparaison comme mode d'appréhension du réel et comme méthode de généralisation théorique.<sup>301</sup> N'était-ce pas Emile Durkheim qui a dit que : « la sociologie comparée n'est pas une branche de la sociologie, c'est la sociologie même, en tant qu'elle cesse d'être purement descriptive et aspire à rendre compte des faits »<sup>302</sup> ?

Si la comparaison est pratiquée pour différents raisons, nous pouvons citer au moins deux de ses grands objectifs. Celui de trouver des régularités, c'est-à-dire, de généraliser pour trouver des grandes lois de fonctionnement ; ou celui de raisonner par différence, c'est-à-dire d'établir ou de mesurer des dissimilitudes afin de réfléchir chez soi. D'où le débat épistémologique sur

---

<sup>300</sup> Sassen, 2009.

<sup>301</sup> Margier, 2015, p. 58.

<sup>302</sup> Durkheim, 1986, p. 137.

l'opposition entre généralité et singularité et qui pour l'historien Paul Veyne, l'histoire sera toujours une science de la singularité et les sciences sociales une science de la régularité.<sup>303</sup>

Souvent mise en œuvre comme allant de soi, la comparaison internationale doit au contraire faire l'objet d'une réflexion sur sa propre signification et sur les spécificités des résultats auxquels elle aboutit surtout que l'acte de comparaison nécessite un mode de pensée particulier et une élaboration méthodologique différente d'une monographie.<sup>304</sup>

Blanc et Chadoin confirment que la comparaison internationale est un exercice difficile et qui ne s'improvise pas, même lorsqu'elle utilise une démarche inductive et qu'elle reste ouverte à l'imprévu, mais difficile ne veut pas dire impossible.<sup>305</sup> Remy note le fait que la prise de la comparaison internationale dans des couples d'opposition la mettent en tension, mais elle devient productive en sortant de la logique binaire et en adoptant une approche dialectique qui concilie des exigences opposées par des compromis transactionnels.<sup>306</sup>

Dans ce même sens, Hassenteufel souligne le fait que : « La démarche comparative, dans la mesure où elle conduit à mettre en évidence des ressemblances et/ou des dissemblances, conduit aussi, en quelque sorte « naturellement », à formuler des hypothèses explicatives. La comparaison inductive n'est pas seulement description, elle est aussi explication (ou plutôt tentative d'explication). »<sup>307</sup>

Cela dit, nous constatons que la comparaison internationale présente deux difficultés majeures : la montée en généralité et la normalisation d'un concept ou d'une définition.

Si l'analyse de terrains situés dans différents contextes géographiques permet de dépasser les contraintes institutionnelles ou les spécificités culturelles de chacun des cas étudiés, afin de mettre en lumière des tendances plus globales, l'enjeu reste celui de généraliser,<sup>308</sup> ou comme

---

<sup>303</sup> Veyne, 1976.

<sup>304</sup> Margier, 2015, p. 57.

<sup>305</sup> Blanc et al., 2015, p. 20.

<sup>306</sup> Remy, 2014.

<sup>307</sup> Hassenteufel, 2005, p. 114.

<sup>308</sup> Margier, 2015, p. 58.

dirait-elle Cécile Vigour : « de mettre en évidence des régularités sociales et de les expliquer, afin de développer une théorie plus générale »<sup>309</sup>.

Saskia Sassen souligne le fait que les travaux de recherche urbaine centrés sur la globalisation et qui font des montées en généralité posent inmanquablement deux problèmes : la conceptualisation de ce qui peut aujourd'hui être nommé national et l'analyse des interactions spécifiques entre la dynamique globale et éléments particuliers du national<sup>310</sup> :

« La ville avec la région métropolitaine, est un des espaces où les tendances macrosociales majeures se matérialisent et peuvent, par conséquent, être constituées comme un objet d'étude. [...] Parmi ces tendances il faut compter la globalisation, la montée des nouvelles technologies et de l'information, l'intensification des dynamiques transnationales et transrégionales, la présence renforcée et la voix des types spécifiques de la diversité socioculturelle ».<sup>311</sup>

Pour Blanc et al., les villes, particulièrement les métropoles, sont souvent saisies aujourd'hui par la recherche comme lieu privilégié d'expression des changements sociaux qui se jouent entre le local et le global et pour qui, Sassen ne rappelle pas seulement la dimension heuristique de l'espace urbain, mais elle ouvre également un champ d'investigation qui ne peut être que comparatif.<sup>312</sup>

Mais avant d'être un mode de recherche explicite, la comparaison est un mode de pensée implicite :

« L'urbanisme a toujours été conçu comparativement. Lorsque nous nous intéressons à une ville particulière, nous nous trouvons souvent en train de comparer les arguments, les revendications et les instances avec une autre ville que nous étudions nous-mêmes. Lorsque nous revendiquons la « ville » ou une forme particulière

---

<sup>309</sup> Vigour, 2005, p. 123.

<sup>310</sup> Sassen, 2009, p. 49.

<sup>311</sup> Sassen, 2009, p. 107.

<sup>312</sup> Blanc et al., 2015, p. 10.

d'urbanisme, la revendication est implicitement – et, inévitablement – dans une certaine mesure, une revendication comparative, car nos revendications et nos arguments sont toujours opposés à d'autres types d'urbanisme ou imaginaires ».<sup>313</sup>

Lorsqu'un chercheur ou un praticien de l'urbain lit des analyses sur une ville, il a tendance à les mettre en lien avec ses propres terrains de référence : « Dans le contexte actuel de mobilité généralisée, l'appréhension d'un terrain inconnu se fait toujours par rapport à un autre, déjà visité ou plus familier »<sup>314</sup>. De son côté, Marcel Smets<sup>315</sup> se demande si les experts internationaux n'appréhenderont pas nécessairement une réalité locale à travers leurs interprétations et expériences ? Opposant ainsi les tenants du localisme qui défendent les spécificités du lieu aux adeptes des « recettes internationales » diffusées par la globalisation. Pourtant, ce point de vue extérieur, nouveau et unique de l'urbaniste étranger, comme l'appelle Smets, permet aussi de dévoiler ce qui autrement resterait enseveli. Ceci dit, Smets note que le recours à l'urbanisme international, facilement critiqué à première vue, ne se fait par toujours naturellement mais dépend parfois de la nature de la commande ou du projet vu l'expertise de certains bureaux d'études. Cependant, loin des « solutions standards » qui n'existent plus à cause des restrictions locales (climat, pente, forme et surface du site, etc.), Smets note que ces agences internationales se ressemblent, tout comme les projets qu'elles produisent, parce qu'elles répondent à des critères techniques et financiers avant de s'adapter aux conditions locales sociales et spatiales. C'est ce mode de pensée implicite que Vigour conseille d'inscrire dans le processus de recherche :

« Loin d'être seulement une méthode, la comparaison est plus largement une stratégie d'enquête et de recherche qui imprègne l'ensemble de la démarche du chercheur, de la définition de la problématique au choix du terrain, en passant par la construction des données, leur analyse et leur explication ».<sup>316</sup>

---

<sup>313</sup> Mcfarlane, 2010, p. 725.

<sup>314</sup> Margier, 2015, p. 58.

<sup>315</sup> Smets, 2015.

<sup>316</sup> Vigour, 2005, p. 17.

En cherchant à étudier les forces majeures derrière la croissance continue des villes mondiales en 1966, Peter Hall souligne la limite que pose la définition de ce que c'est un milieu urbain ou une population urbaine lorsque la comparaison dépasse l'échelle nationale, puisque la définition de ces mêmes concepts diffère d'un pays à l'autre.<sup>317</sup> Cette définition normalisée de ce que c'est une région métropolitaine, ramenée par l'équipe du *Intrenational Urban Research* en 1956, a présenté pour Hall deux avantages : elle permettait des comparaisons internationales précises et fournissait une définition prête et fonctionnelle de ce qu'est une région métropolitaine dans chaque pays.<sup>318</sup>

Ainsi, l'enjeu de l'articulation du travail comparatif à des théories générales est posé dans un contexte où la demande d'analyse comparative s'intensifie comme le constate Blanc et Chadoin avec un clin d'œil à l'essai du nouveau stade du capitalisme à Dubaï de Mike Davies<sup>319</sup> :

« Les sciences sociales se sont « disciplinées » ; l'usage de la comparaison, intensifié par le développement du monde « connexionniste », ne peut être réduit à l'utilisation de catégories standards (souvent élaborées depuis l'Amérique du Nord), encore moins à l'effet de dépaysement consigné dans un carnet de voyage. Il ne suffit pas d'atterrir à Dubaï pour y constater un nouveau stade du capitalisme ! L'usage de la comparaison est aujourd'hui lié à de nouvelles formes d'organisation et de rationalisation du travail des chercheurs. »<sup>320</sup>

### 2.1.1 Les paradoxes de la globalisation

Au-delà du discours classique sur la comparaison, Laure de Verdalle, Cécile Vigour et Thomas Le Bianic posent dans l'article d'introduction du numéro 21 de *Terrains & travaux*<sup>321</sup> des interrogations nouvelles sur la comparaison internationale, en se demandant si l'objet de

---

<sup>317</sup> Hall, 1966, p. 19.

<sup>318</sup> Idem.

<sup>319</sup> Davies, 2007.

<sup>320</sup> Blanc et al., 2015, p. 11.

<sup>321</sup> *Terrains & travaux*, « Ce que comparer veut dire », ENS Cachan, 2012/2, n.21, 216 p.

cette dernière ne serait-il plus tant de mettre en regard les pays entre eux que d'étudier la construction de certaines catégories au niveau supranational et leur processus de diffusion et réappropriations à l'échelon national ?<sup>322</sup> En réponse à cette question, Barbier note qu'une comparaison internationale accordant une attention particulière aux phénomènes circulatoires permet de préciser la genèse d'une catégorie.<sup>323</sup>

Verdalle et al. indiquent que de nombreux objets sont aujourd'hui pensés d'emblée dans une perspective internationale, soit parce qu'ils résultent de processus sociaux qui se jouent au-delà du cadre national, soit parce qu'il apparaît nécessaire au chercheur de se décentrer par rapport à son propre univers de référence :

« Si les travaux comparatifs ont jusqu'à présent privilégié, parfois de manière *ad hoc*, la mise en regard de situations nationales dont il s'agissait de déterminer les proximités et les contrastes, la prégnance supposée croissante des circulations, emprunts et transferts entre pays est aujourd'hui régulièrement mobilisée pour justifier le dépassement du cadre national. En effet, ce dernier ne serait plus aussi approprié pour étudier les phénomènes sociaux et politiques contemporains. [...] L'un des effets paradoxaux du processus de globalisation est en effet qu'il tend à rendre, du moins en apparence, les situations plus homogènes d'un pays à l'autre, notamment sous l'influence des catégories transnationales ou supranationales émergentes. »<sup>324</sup>

Dans un tel contexte, des sociologues, politistes, historiens et anthropologues (Werner et Zimmermann, 2003 ; Hassenteufel, 2005 ; Giraud, 2012) se sont interrogés sur la pertinence d'en rester au cadre national. Ces remises en cause, ne tiennent pas seulement à l'essor de comparaisons financées par des institutions internationales, souvent orientées par des visées normatives et parfois insuffisamment contextualisées. Plus profondément, elles sont attribuées

---

<sup>322</sup> De Verdalle et al., 2012, p. 9.

<sup>323</sup> Barbier, 2015, p. 36.

<sup>324</sup> De Verdalle et al., 2012, p. 8.

aux effets supposés de la mondialisation, ainsi qu'aux dynamiques de transformations des sociétés et institutions.<sup>325</sup>

### 2.1.2 Peut-on parler d'une « industrialisation » de la recherche urbaine comparative ?

Blanc et Chadoin soulignent le fait que la comparaison est devenue une forme incontournable de l'échange et de la circulation internationale des idées, vu les convergences entre les attentes des institutions qui pilotent la recherche – notamment par le biais des financements –, les perspectives heuristiques ouvertes par la comparaison internationale et les aspirations des chercheurs.<sup>326</sup> Mais notent aussi que cette comparaison internationale dans la recherche urbaine est lente et parfois décevante car elle met en jeu des visions opposées de la pratique scientifique.<sup>327</sup>

De ce fait, un modèle de recherche urbaine comparative apparaît, qui pourrait être à la rigueur qualifié d'industriel, celui de « la mise en place de réseaux et/ou d'équipes internationales qui, sur un mode quasi entrepreneurial, réalisent des grands projets de recherche comparative intégrant de façon hiérarchique chercheurs *seniors* et *juniors* ». <sup>328</sup> Cette démarche comparative, produisant des processus d'homogénéisation, introduit des interrogations nouvelles ou en relative rupture avec le discours classique sur la comparaison. C'est ce que Alain Bourdin appelle les effets de la mondialisation sur la comparaison :

« En effet, les sciences politiques et la sociologie de l'action publique ont souvent traité la comparaison à l'échelle nationale ce qui aujourd'hui semble problématique. En particulier parce que les organisations internationales montent en puissance, en imposant notamment des catégories d'action publique ou des méthodologies d'action (critères et indicateurs notamment). D'un autre côté les États (et les métropoles) se

---

<sup>325</sup> Idem.

<sup>326</sup> Blanc, Chadoin, 2015, p. 12.

<sup>327</sup> Ibid.

<sup>328</sup> Blanc, Chadoin, 2015, p. 13.



comparent sans cesse, dans une perspective de *benchmarking*, c'est-à-dire de recherche par comparaison de la meilleure performance. »<sup>329</sup>

N'est-ce pas ce que l'on retrouve dans les rapports des entreprises de conseil internationales qui vont parfois jusqu'à comparer plus qu'une centaine de villes dans un même exercice à la base d'indicateurs et de questionnaires unifiés et cela pour revendre aux gouvernements locaux les mêmes informations que ces derniers lui ont fourni en premier lieu pour construire ces indicateurs, mais cette fois dans un « emballage » plus compétitif et répondant aux enjeux de la globalisation et à la tendance grandissante de ces métropoles à progresser dans le classement mondial des villes globales, notamment en matière d'attraction et de maintien du capital humain nécessitant en premier lieu que cette ville soit déjà une capitale financière bien établie ; de *smart city* et de derniers *gadgets* en termes d'infrastructure et équipements modernes ; et enfin en matière d'action sur le changement climatique se traduisant elle aussi par l'adhésion de ces villes à des réseaux mondiaux de villes tel que les *100 Resilient Cities* et le *C40* et bien évidemment en faisant appel aux entreprises d'architecture de renommée internationale pour doter leurs villes de bâtiments labélisés verts ou écologiques ?

Blanc et Chadoin reviennent sur les risques de la recherche urbaine comparative qu'ils qualifient de type « industriel<sup>330</sup> » en soulignant le fait que cette dernière reste une « boîte noire » difficile à ouvrir, comme les auteurs de ces recherches restent discrets sur la méthodologie employée. Pourtant ce modèle industriel doit logiquement tendre vers « une explication des procédures permettant de les standardiser et de les reproduire, ce qui va de pair avec la mobilité croissante du personnel scientifique ». <sup>331</sup> Ils ajoutent que les gestionnaires de ces recherches lui imposent un modèle bureaucratique « au sens de fixation de règles et de normes rationnelles » (Weber, [1922] 1995) et tendent à les généraliser comme une prétendue bonne pratique :

« Dans une vision naïve venant des sciences dures, il faut dépasser un seuil quantitatif pour qu'un saut qualitatif soit possible. [...] La standardisation est nécessairement

---

<sup>329</sup> Bourdin, 2015, p. 156.

<sup>330</sup> L'utilisation du terme « industriel » est essentiellement métaphorique. Elle renvoie à l'image de l'usine dans laquelle on fabrique dans une organisation taylorienne des produits tous semblables.

<sup>331</sup> Blanc, Chadoin, 2015, p. 17.

simplificatrice. La recherche sur le terrain tient à la fois de la « science », avec sa rigueur, et de « l'art », avec sa part d'intuition et d'invention qui ne peut entrer dans un cadre préétabli. En outre, les grands projets internationaux de recherche deviennent de lourdes machines bureaucratiques, difficiles à gérer et dévoreuses de temps. »<sup>332</sup>

## 2.2 La circulation des modèles : le jeu du *benchmarking* et des *best practices*

Aujourd'hui, avec la tendance actuelle qui se tourne vers la comparaison internationale dans la recherche urbaine, nous évoquons le concept de « *benchmarking* ». Dans sa forme la plus simple, le *benchmarking* répond à des objectifs concurrentiels : il s'agit d'évaluer l'écart entre ses propres résultats et ceux des concurrents jugés les plus performants en vue de réduire cet écart et d'améliorer sa position de marché.<sup>333</sup>

Isabelle Bruno définit le *benchmarking* comme étant avant tout un outil d'auto-évaluation et d'aide à la décision et qui a été conçu par la science managériale dans un souci de rationalisation organisationnelle, traduit le plus souvent en français par « étalonnage des performances » ou « évaluation comparative »<sup>334</sup> :

« Sans doute avez-vous déjà entendu parler de *benchmarking*. [...] Nul n'y échappe. Qu'il s'agisse d'organisations publiques ou privées, d'individus ou de territoires, tous sont passés au crible des grilles d'indicateurs chiffrés qui sont censés évaluer leurs performances, non pas dans l'absolu ni dans le temps, mais toujours relativement aux « autres » - les pairs faisant à cet égard davantage figure de concurrents que d'homologues ou d'égaux. Le classement hiérarchique est ainsi l'acte par lequel on mesure la grandeur compétitive, c'est-à-dire leur capacité à afficher le meilleur score – du moins à faire mieux que les autres – dans une compétition qui ne préexiste pas

---

<sup>332</sup> Ibid.

<sup>333</sup> De Verdalle et al., 2012, p. 9.

<sup>334</sup> Bruno, 2008, p. 29.

au palmarès puisqu'elle est paramétrée par les critères du classement lui-même. Mais le non-sens de ces palmarès, qui comparent des choses incomparables et s'adressent à des *homo-oeconomicus*, n'est pas soulevé : leur raison d'être s'impose avec la force de l'évidence, seuls les critères retenus sont parfois controversés. »<sup>335</sup>

Dans cette même direction, Emmanuel Didier note le fait que le *benchmarking* vient du secteur privé et s'appuie sur des statistiques dont la finalité est la mise en concurrence des équipes, quelles que soient leurs tâches. Ces statistiques mettent en compétition les acteurs, et elles sont produites par ces acteurs eux-mêmes. Il rajoute que ces mêmes techniques sont de plus en plus utilisées par l'Etat au sein de ses administrations.<sup>336</sup>

Alain Bourdin, évoque lui l'idée de l'évaluation de l'action urbaine où les villes ne sont plus comparées pour ce qu'elles donnent à voir ou à comprendre, mais par rapport à des critères abstraits, PIB par tête, taux de pollution, degré de satisfaction des habitants mesuré par des sondages, etc. Cette modification profonde signifie que l'on ne pense plus la ville comme un ensemble de formes spatiales, sociales, symboliques, mais de qualités objectives, ou supposées telles.<sup>337</sup> L'attribution et la mesure des qualités (la qualification) triomphent en utilisant les différents outils d'évaluation aujourd'hui omniprésents dans l'univers urbain. Ainsi, la ville cesse de représenter une évidence à comprendre, mais devient un objet à constituer à travers des dispositifs, et singulièrement ceux de l'évaluation.<sup>338</sup>

Cette action urbaine qui produit la ville et organise son fonctionnement au quotidien a pris des formes différentes selon les périodes et les régions du monde, mais les acteurs comme les observateurs ne considéraient que son résultat et ce qu'il signifiait. La méthode n'avait pas d'intérêt pour elle-même. L'adéquation du résultat aux objectifs n'en avait guère plus, le produit, l'objet ou le service réalisé restant le point de référence<sup>339</sup> :

---

<sup>335</sup> Bruno, 2008, p. 28.

<sup>336</sup> Simon, 2010, p. 156.

<sup>337</sup> Bourdin, 2010, p. 118.

<sup>338</sup> Bourdin, 2010, p. 119.

<sup>339</sup> Ibid.

« On a toujours comparé la réalité matérielle des villes ou les expériences qu'elles procuraient. Désormais, la comparaison se fait de manière abstraite en utilisant les critères et les indicateurs de l'évaluation. [...] Le fort développement de la concurrence entre villes conduit à élaborer des instruments de mesure (classements, etc.) de leurs capacités concurrentielles. Cet appareillage de l'évaluation qui découpe et abstrait peut sembler destructeur de la réalité urbaine et de son unité. Mais il permet également de reconstruire, de façon partielle et qui justifie la discussion, un objet urbain qui de toute façon n'existe plus. »<sup>340</sup>

Nadia Arab s'interroge sur les « bonnes pratiques » des modèles de développement urbains et leurs modes de circulation en examinant la rationalité de ceux qui s'y réfèrent quand ils élaborent des opérations urbaines ainsi que les processus de transfert de ces modèles et cela à partir de l'étude du cas du centre commercial Odysseum à Montpellier. Arab revient sur ce qu'elle appelle le « caractère ordinaire » de la circulation des modèles urbains. Elle interroge ensuite la place privilégiée accordée à l'innovation dans les « bonnes pratiques » et enfin, examine les modalités de transfert de ces modèles.<sup>341</sup>

Pour Arab, dans sa version la moins polémique, la référence aux « bonnes pratiques » rejoint ce que l'on appelle aussi les règles de l'art, notamment dans les domaines de l'architecture, de la construction et du génie civil : « Sont ainsi désignées les technologies et techniques éprouvées, dont on peut transmettre le mode d'emploi et garantir avec une certaine assurance le niveau de performance escompté. L'enjeu, guère controversé, porte sur un transfert technique. [...] Cette version de « bonnes pratiques », toujours actuelle, reprend même beaucoup de vigueur avec la thématique du développement durable, particulièrement dans son volet environnemental »<sup>342</sup>.

Mais dans une version sensiblement différente la notion de « *best practices* » se développe aussi en véhiculant l'idée d'un transfert de modèle de développement urbain ; elle part du postulat selon lequel il existe des démarches ou des réalisations urbaines exemplaires : « Dans ce cas la notion de « bonnes pratiques » s'apparente à un précepte dont il faut suivre les commandements.

---

<sup>340</sup> Idem, p. 117.

<sup>341</sup> Arab, 2007.

<sup>342</sup> Arab, 2007, p. 33-34.

Quoi qu'il en soit, l'idée qu'il existe des « bonnes pratiques » dont il faut *a minima* s'inspirer ou qu'il faut, *a maxima*, reproduire est largement répandue dans le champ de l'aménagement urbain »<sup>343</sup>.

Cette notion de « *best practices* » se développe autour de l'idée qu'il existe des modèles d'excellence et que ces modèles sont reproductibles :

« Ce raisonnement prévaut particulièrement du côté des institutions nationales et internationales. L'enjeu est de construire un référentiel pour disposer de critères à partir desquels évaluer les projets et fonder l'éligibilité aux allocations de ressources. Cette logique est relayée par des cabinets de conseil qui se spécialisent dans l'évaluation. Ils vendent des guides méthodologiques conçus sur une sélection de facteurs de réussite et d'échec d'une décision publique ou d'un projet urbain. Dans cette version, les critères d'exemplarité sont assez bien connus, ceux de la performance et de l'innovation occupant le haut du pavé. La performance est parfois associée au statut assez énigmatique de qualité urbaine. Elle véhicule surtout l'idée d'une meilleure efficacité dans la capacité à résoudre des problèmes urbains et sociaux. »<sup>344</sup>

Cependant, quelle que soit l'appellation retenue, il s'agit de repérer un étalon ou un parangon, c'est-à-dire un modèle avec lequel se comparer, dans le but de combler l'écart de performance qui vous en sépare. La prolifération actuelle de ses usages, aussi bien dans la sphère privée que dans l'administration publique, tend à l'inscrire dans le sens commun comme une nécessité incontournable, comme la réponse au besoin présumé universel et impératif de compétitivité. C'est cette double évidence – de la compétitivité comme exigence universelle et du *benchmarking* comme moyen politiquement neutre de la satisfaire – que Isabelle Bruno interroge<sup>345</sup> :

---

<sup>343</sup> Idem, p. 34.

<sup>344</sup> Idem, p. 35.

<sup>345</sup> Bruno, 2008, p. 29.

« Le propos n'est donc pas de partir en quête de ses origines historiques les plus profondes ou d'une relation de causalité entre les théories managériales et l'invention de cette technique, mais bien de prendre ses distances d'une part avec la nécessité et la neutralité qui lui sont attachées, et d'autre part avec l'évidence de sa finalité, c'est-à-dire le fait admis de tendre toute organisation humaine vers un but de compétitivité. »<sup>346</sup>

Ainsi, Verdalle et al. notent que les débats contemporains autour de la comparaison en sciences sociales ne sauraient faire l'économie d'une réflexion approfondie sur les implications politiques de ces méthodes, dans un contexte où les demandes sociales en matière de comparaison se multiplient :

« Dans les entreprises privées comme dans les organisations publiques, de nouvelles techniques managériales d'évaluation comparative, désignées sous le nom de *benchmarking* prolifèrent depuis plusieurs années. Assises tantôt sur des batteries d'indicateurs standardisés, tantôt sur des approches plus qualitatives, les méthodes du *benchmarking* se définissent avant tout par leur finalité, qui est d'améliorer la performance des organisations concernées en s'inspirant des « bonnes pratiques » des partenaires ou concurrents. »<sup>347</sup>

### **2.2.1 Le *benchmarking* comme outil de gouvernance**

Bruno revient sur ce qui fait la singularité du *benchmarking* tel qu'il a été conçu par le management d'entreprise, et tel qu'il est pratiqué aujourd'hui. Pour elle, il doit être considéré comme « un dispositif de coordination qui combine un savoir-faire de commensuration, c'est-à-dire de mise en équivalence et donc de différenciation possible, avec une ingénierie managériale

---

<sup>346</sup> Idem, p. 30.

<sup>347</sup> De Verdalle et al., 2012, p. 9.

qui actualise la concurrence comme un principe d'association et la compétitivité comme finalité de toute organisation »<sup>348</sup> :

« L'exercice du *benchmarking* apparaît ainsi coextensif à l'exigence de compétitivité. C'est leur co-construction qu'il faut envisager : la force des discours politiques qui diagnostiquent une carence en compétitivité internationale et prescrivent le *benchmarking* comme remède, tient aux preuves chiffrées qui objectivent leurs énoncés. Or la production de ces preuves participe elle-même d'un processus de *benchmarking* qui consiste précisément à calculer des différentiels de performance, et ce faisant, à matérialiser la grandeur compétitive dans des chiffres. »<sup>349</sup>

Mais au lieu de découpler les outils de quantification et de décision, la science managériale et l'action publique, le savoir et le pouvoir, Bruno note le fait qu'il importe d'étudier la technologie de gouvernement qu'ils composent : « il faut rejeter le postulat dominant selon lequel le *benchmarking* serait neutre, un pur moyen de coordination utile et efficace quelles que soient les fins poursuivies. Sa logique compétitive impose une même grammaire d'analyse et d'action à toutes les formes d'organisation humaine »<sup>350</sup>. L'analogie postulée entre l'administration d'un Etat et la gestion d'une entreprise, fait du *benchmarking* un remède managérial qui transcende le clivage public-privé pour devenir une panacée politique, un principe universel d'organisation spatiale. Il s'inscrit en cela dans la mouvance du *New Public Management* (NPM) qui trouve sa source « dans les laboratoires d'idées néo-libérales des années 1970 »<sup>351</sup> et sa force d'entraînement dans le mythe de la modernité gestionnaire<sup>352</sup>.

Notons que dans le cas français, Michel Casteigts<sup>353</sup> souligne le fait que la transposition dans la gestion publique de modèles managériaux venus de l'entreprise n'a jamais été un objectif de la réforme de l'administration, même si c'est elle qui est au fondement du NPM dans sa version thatchérienne initiale. Même si l'Etat français s'est préoccupé de se moderniser en cherchant des

---

<sup>348</sup> Bruno, 2008, p. 31.

<sup>349</sup> Ibid.

<sup>350</sup> Ibid.

<sup>351</sup> Idem, p. 35.

<sup>352</sup> Merrien, 1999, p. 95.

<sup>353</sup> Casteigts. 2011.

exemples du côté des entreprises (NPM, partenariats public-privé, réingénierie des processus), Casteigts note que l'histoire de la réforme de l'Etat en France se situe plutôt en dehors du NPM qu'au-delà car l'Etat n'a jamais été réformé au nom d'une amélioration des techniques de gestion, mais plutôt par l'évolution des objectifs et des structures de l'action publique.

Toutefois, Bruno souligne qu'il serait réducteur de dénier toute spécificité au changement étiqueté « NPM », et de limiter son envergure à un effet collatéral du « consensus de Washington » qui, depuis les années 1980, préside au tournant néolibéral pris par tous les pays industrialisés.<sup>354</sup> La mutation, plus radicale, touche à la fois aux manières de penser et d'agir qui caractérisent les pratiques gouvernementales. Les promoteurs du NPM véhiculent non seulement l'idéal d'un « Etat-stratège », devenu dominant dans les années 1990<sup>355</sup>, mais aussi l'ingénierie administrative, la boîte à outils qui permet à ses agents de le réaliser. Ils rendent opérationnelle une façon managériale de gouverner à distance et la systématisent dans un régime singulier de gouvernementalité<sup>356</sup>, plus connu sous le nom de « gouvernance ».<sup>357</sup>

Cependant, Emmanuel Didier considère que le *benchmarking* ne peut pas s'appliquer aux administrations publiques comme aux structures privées pour lesquelles il a été inventé. Il existe une différence de nature entre les deux missions surtout que l'État est souverain, c'est-à-dire qu'il n'existe pas d'instance qui lui soit supérieure.<sup>358</sup> Mais la singularité du *benchmarking* tient à ce qu'elle est dénuée de tout formalisme juridique, et c'est ce qui fait sa force : « Purement incitative, elle dépend de la bonne volonté des États non pas tant à adhérer au dessein projeté qu'à se munir effectivement des outils gestionnaires et statistiques préconisés »<sup>359</sup>.

---

<sup>354</sup> Dezalay, Garth, 1998.

<sup>355</sup> Bezes, 2005.

<sup>356</sup> Pascale Laborier (2014) note que Michel Foucault, lui-même, avait souligné l'ambiguïté et la complexité du terme « gouvernementalité », qui n'est ni l'État ni le gouvernement ni encore la gouvernance, concept à la mode dans les pays anglophones. Ainsi, Foucault entend par gouvernementalité un champ stratégique de relations de pouvoir, dans ce qu'elles ont de mobile, de transformable et de réversible.

<sup>357</sup> Bruno, 2008, p. 36.

<sup>358</sup> Simon, 2010, p. 158.

<sup>359</sup> Bruno, 2008, p. 40.



### 2.2.2 Comparer sans évaluer : la course à la performance

Bruno note que le *benchmarking* ne saurait être confondu avec les armes coercitives appartenant à l'Etat souverain. Il n'en demeure pas moins une puissante technique de gouvernement qui consiste à actualiser la « discipline indéfinie » de la compétitivité. Pourquoi indéfinie ? Parce que la norme de compétitivité est endogène à la course sans fin à laquelle le *benchmarking* livre ses praticiens. Le benchmark – c'est-à-dire la cible qu'il leur assigne comme référence – est idéalement fugitif : il n'est pas fixé que pour être rejoint sinon dépassé, et laisser ainsi la place au nouvel étalon arrivé en tête. De fait, il est inaccessible. Poser la compétitivité comme un but à atteindre au moyen d'un étalonnage des performances, qui consiste précisément à calculer des écarts, c'est objectiver une distance que l'opération même de sa « réduction » reproduit in(dé)finiment.<sup>360</sup> Le *benchmarking* soumet ainsi les dirigeants politiques à une gouvernementalisation qui déborde les frontières étatiques. Cette gouvernementalité n'opère pas d'une manière souveraine, mais se contente d'agir sur « l'environnement du jeu économique » en laissant les joueurs aussi libres que possible mais en disciplinant l'action gouvernementale :

« Elle réalise en cela le programme du néolibéralisme qui projette « une société dans laquelle il y aurait optimisation des systèmes de différences, [...] dans laquelle il y aurait une action non pas sur les joueurs du jeu, mais sur les règles du jeu, et enfin dans laquelle il y aurait une intervention qui ne serait pas de type de l'assujettissement interne des individus, mais une intervention de type environnemental »<sup>361</sup>. Cette façon de gouverner, apparemment apolitique car parée des atouts de l'objectivité (scientifique) et de la neutralité (technique), a un nom : la « gouvernance », »<sup>362</sup>

Bourdin considère qu'un glissement s'opère lorsqu'on considère la ville comme un acteur inscrit dans une compétition et dont les performances peuvent faire l'objet de mesures.<sup>363</sup> Il ajoute que si la concurrence des villes fait partie du processus de mondialisation (ou de la nouvelle étape de

---

<sup>360</sup> Idem, p. 41.

<sup>361</sup> Foucault, 2004, p. 265.

<sup>362</sup> Bruno, 2008, p. 41-42.

<sup>363</sup> Bourdin, 2010, p. 125.

la mondialisation), elle combine deux dimensions : la recherche de gains directs et celle d'une position dans des classements (un *ranking*) supposée apporter des gains indirects<sup>364</sup> :

« À partir du moment où l'on veut évaluer la compétitivité, il faut trouver des termes de comparaison permettant d'utiliser des données statistiques existantes et que lorsqu'on opère des classements entre villes, tout peut devenir objet d'évaluation et de mesure. L'approche concurrentielle a entraîné la comparaison, qui devient une fin en soi. Désormais, les villes se comparent, même lorsqu'elles ne se perçoivent pas comme concurrentes. »<sup>365</sup>

Cette démarche comparative répond à des objectifs divers. Bourdin en retient quatre : Ceux qui cherchent des solutions adéquates aux problèmes qu'ils rencontrent, à travers de bonnes pratiques à imiter ou à adapter. D'autres se focalisent plus précisément sur les recettes qui « font gagner » dans un système concurrentiel. D'autres veulent élargir leur culture urbaine qui, pour eux la comparaison devient une formation qui aidera à définir des solutions *ad hoc* dans le contexte précis où l'on se trouve. D'autres enfin cherchent des modèles idéaux, celui de la ville, de l'action urbaine ou de l'urbanité.<sup>366</sup>

Pourtant, Nadia Arab souligne le fait que la notion de « bonnes pratiques » reste assez floue :

« La controverse est assez vive et les débats se limitent souvent à un affrontement d'arguments entre ceux qui labellisent les « bonnes pratiques » et organisent leur diffusion et ceux qui, adoptant une attitude critique, invoquent au contraire la singularité des contextes urbains et le risque d'homogénéisation des villes. En effet, qu'on la soutienne ou qu'on la critique, la circulation des modèles est un fait incontestable et chaque jour des professionnels se préoccupent de savoir ce qui se fait ailleurs et comment. »<sup>367</sup>

---

<sup>364</sup> Idem, p. 126.

<sup>365</sup> Idem, p. 128.

<sup>366</sup> Bourdin, 2010, p. 128-129.

<sup>367</sup> Arab, 2007, p. 34.

Ainsi, l'enjeu du *benchmarking* ne serait pas par exemple de réduire les inégalités socio-économiques au sein d'un territoire étudié, mais de distinguer des « champions », des « pôles de compétitivité », des « centres d'excellence ». Pour ce faire, il assigne aux gouvernants la tâche d'instaurer et d'entretenir un « environnement » institutionnel, administratif, légal, réglementaire, fiscal, social, et même culturel, propice à l'épanouissement de ce marché. Il s'agit en d'autres termes de réunir les conditions qui rendent possibles l'établissement des relations concurrentielles non seulement entre individus et entre organisations, mais aussi entre régions et entre pays.<sup>368</sup> En cela, le *benchmarking* participe à une requalification du territoire comme avantage concurrentiel, comme un atout compétitif qu'il incombe à l'État d'optimiser dans une optique de rationalisation gestionnaire :

« Loin d'assister à l'avènement d'une gouvernance déterritorialisée, on voit plutôt fleurir dans tous les pays européens des politiques dites de compétitivité territoriale. Ce sont en France les fameux « pôles de compétitivité », qui sont à mettre en regard avec les districts industriels italiens, les *clusters* britanniques ou les réseaux de compétence allemands (*Kompetenznetze*). Cette nouvelle façon d'aménager le territoire ne procède plus par péréquation dans une perspective de cohésion régionale, mais par différenciation dans le but de localiser des sites attractifs aux yeux des possesseurs d'un capital financier ou « humain ». En introduisant la médiation du *benchmarking* dans les relations interrégionales, elle dessine une nouvelle géographie politique qui emboîte des espaces localisés de compétitivité dans un espace globalisé de concurrence. »<sup>369</sup>

C'est ce que Alain Bourdin appelle les « projets urbains » :

« Mais si l'on admet l'existence d'une sphère (d'un champ) de l'action urbaine, [...] marquée par la gestion, le droit et la technique, mais nullement apolitique, rassemblant des acteurs spécialisés, publics (municipalités, organisations publiques diverses) ou privés (par exemple ceux des multinationales de génie urbain), avec ses

---

<sup>368</sup> Bruno, 2008, p. 42.

<sup>369</sup> Idem, p. 43.

savoirs, ses codes et cadres de références, ses « figures » (le maire entrepreneur), ses mythes rationnels. L'action complexe et abstraite qu'elle produit ne devient compréhensible qu'à travers l'énonciation de ses objectifs, ses grandes décisions, ou sa cristallisation dans des réalisations clairement visibles, ce qu'en France on nomme « projets urbains ». »<sup>370</sup>

Enfin, Verdalle et al. soulignent le fait que les recherches urbaines comparatives en sciences sociales se basant sur la méthode du *benchmarking* se diffusent aujourd'hui à un rythme rapide en s'inscrivant dans une telle perspective d'efficacité et de performance, surtout dans les secteurs traditionnellement tournés vers l'évaluation, tel que l'analyse des politiques publiques, ou lorsque la recherche procède d'une demande sociale explicite et dépend de financements contractuels :

« Dans tous les cas, elle invite à s'interroger sur la perméabilité entre les pratiques de recherche et des préoccupations d'ordre gestionnaire, ainsi que sur la perspective normative dans laquelle s'inscrivent les recherches comparatives en sciences sociales. Le développement du *benchmarking* aiguise en effet la question de savoir s'il est possible de comparer sans évaluer, c'est-à-dire sans attribuer, implicitement ou explicitement, une valeur normative différentielle aux unités comparées. »<sup>371</sup>

### **2.2.3 L'évaluation est réductrice, voire destructrice de la ville**

Bourdin souligne que même l'évaluation la plus réfléchie, qui ne se contente pas de réduire ses critères à des indicateurs quantifiables mais utilise des procédures plus qualitatives, découpe la réalité et tend à en examiner différents aspects de manière indépendante, avant d'agrèger les résultants dans une évaluation globale, ce qui ne rend nullement compte de la multiplicité des interactions et réactions qui caractérisent la réalité urbaine<sup>372</sup> :

---

<sup>370</sup> Bourdin, 2010, p. 121.

<sup>371</sup> De Verdalle et al., 2012, p. 9-10.

<sup>372</sup> Bourdin, 2010, p. 130.

« Objet d'action et de comparaisons, la ville existe à travers des domaines spécialisés, notamment ceux des politiques publiques et des sphères de l'activité sociale. Sa réalité s'exprime dans les résultats d'un travail d'évaluation. [...] Ce travail serait destructeur de la réalité urbaine, celle qui s'inscrit dans une matérialité, dans une société organisée, dans une expérience partagée. Il réduirait la complexité urbaine, en niant son unité et en banalisant sa singularité. »<sup>373</sup>

Afin de soutenir son point de vue, Bourdin évoque l'exemple de la ville durable ou « décarbonnée » qui vient renforcer avec vigueur le royaume des critères et des indicateurs. Il note que de par sa définition, la ville durable tient dans un ensemble de critères se traduisant par des indicateurs et des niveaux quantitatifs à atteindre pour chacun d'entre eux, mais ceux de la « bonne gouvernance » et de la démocratie participative sont plutôt d'ordre qualitatif :

« La ville durable se dit par l'évaluation et plus précisément par les indicateurs quantifiés. Certains voient même dans le taux d'émission de gaz à effet de serre une sorte d'équivalent généralisé permettant une lecture universelle du monde. On en vient en tout cas à considérer que toute action urbaine doit faire l'objet d'une évaluation permanente qui permet de l'orienter. [...] La question n'est plus de savoir si l'on évalue, mais de passer au crible les critères et les indicateurs utilisés. Les relations de pouvoir se jouent autour des objectifs assignés à l'évaluation, de la légitimité des critères et de l'opérationnalité des indicateurs. »<sup>374</sup>

De même, Arab rappelle l'importance de la spécificité de chaque contexte étudié et souligne que la question de la performance et de sa mesure reste loin d'être évidente. D'une part, parce que parler de meilleures pratiques suppose la comparaison de performances entre différentes réalisations et démarches ce qui, en toute rigueur méthodologique, est impossible toutes choses égales par ailleurs ; d'autre part, parce que la performance ne peut pas s'évaluer indépendamment du contexte dans lequel elle s'insère.<sup>375</sup> Dans cette même direction, Bourdin ajoute que, pour la comparaison, la différence doit rester comparable, donc peu ou prou

---

<sup>373</sup> Idem, p. 129.

<sup>374</sup> Idem, p. 124.

<sup>375</sup> Arab, 2007, p. 35.

mesurable, car la spécificité reste incommensurable et s'exprime dans l'irreproductibilité d'un site, d'une forme urbaine, d'un paysage.<sup>376</sup>

Enfin, Arab se demande si l'on admet qu'avec les théories de l'innovation innover n'est pas reproduire, alors se pose la question de savoir comment concilier un mode de raisonnement créatif indispensable à l'innovation avec la désignation de modèles urbains dits exemplaires<sup>377</sup>, surtout que ceux sont les singularités cognitives qui caractérisent les situations d'innovations<sup>378</sup> :

« On a signalé que le choix de l'innovation introduit des ruptures plus ou moins radicales avec les connaissances standardisées, les modèles dominants, les pratiques du secteur, les modes de production habituels. Cela pose un problème singulier : en situation d'innovation, il n'existe pas à proprement parler un modèle urbain de référence et les connaissances mobilisables ne sont que marginalement formalisées et guère « opérationnalisables ». »<sup>379</sup>

---

<sup>376</sup> Bourdin, 2010, p. 130.

<sup>377</sup> Arab, 2007, p. 39.

<sup>378</sup> Idem, p. 35.

<sup>379</sup> Idem, p. 40.

**DEUXIÈME PARTIE :**  
**DÉCONSTRUIRE DUBAÏ, L'ÉMIRAT ENTREPRISE**

## Chapitre 3 : Cadre historique, évolution urbaine et plans

Dubaï est le deuxième plus grand des sept émirats qui constituent collectivement la fédération des Émirats arabes unis ou les Émirats arabes unis, autrement appelés les Émirats. Formés avec Abu Dhabi comme capitale en décembre 1971, lorsque les Britanniques se sont retirés du Golfe Persique après plus d'un siècle de relations conventionnelles avec ses différentes principautés.<sup>380</sup> Chacun des émirats individuels de la fédération est dirigé par un cheikh ou un souverain. Avec la famille des Al Maktoum au pouvoir depuis près de deux siècles, Dubaï est également le siège du vice-président et du Premier ministre des Emirats. Le Cheikh Mohammed Bin Rashid Al Maktoum, qui détient ces deux titres comme son frère et son père avant lui, est le dirigeant actuel et l'architecte politique de la ville-État à laquelle l'image populaire de Dubaï est associée aujourd'hui.

### 3.1 Cadrage historique

Pour comprendre l'histoire moderne de Dubaï depuis sa fondation en 1833, il faut remonter plus loin dans l'histoire de la région. Les puissances européennes, à commencer par les Vénitiens, puis les Portugais, les Hollandais, et enfin les Britanniques, s'intéressaient à la région du Golfe pour sécuriser les routes commerciales vers et depuis le sous-continent indien et leurs points de voyage vers l'Est. Cela signifiait que, du XV<sup>ème</sup> siècle jusqu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, si les convois commerciaux se déplaçaient sans obstruction dans la région du Golfe, les puissances européennes n'auraient pas à s'impliquer dans les affaires des colonies en tant que classe dirigeante traditionnellement coloniale, et ni les marchands européens avaient l'envie d'avoir des échanges commerciaux avec la région, estimant qu'il fallait plus d'efforts que ce le climat ou les économies locales valaient.<sup>381</sup>

Les tribus locales de la région étaient réparties entre des groupes côtiers maritimes et des nomades. Et les conflits entre ces groupes se sont déroulés parallèlement aux conflits européens

---

<sup>380</sup> Onley, 2005.

<sup>381</sup> Owen, 2008.



plus larges qui se déroulaient dans la région. L'intersection des deux a entraîné une augmentation de la piraterie qui, tout simplement, représentait une sorte de désaccord culturel sur les coutumes commerciales. Les Européens ont estimé qu'ils étaient injustement pillés et que les groupes locaux cherchaient simplement à se protéger des incursions étrangères tout en prenant ce qu'ils croyaient être leur part.

Si les historiens débattent toujours à ce sujet, pour Dubaï la piraterie a servi d'exemple sur comment une compréhension lâche entre ce qui est licite et illicite, surtout en termes de commerce, pourrait créer une opportunité entrepreneuriale.<sup>382</sup> Vue de l'extérieur, la contrebande d'or, d'armes et d'autres biens à travers l'histoire de Dubaï a peut-être été considérée comme illicite, mais l'environnement commercial de ses ports et l'adhésion à l'autonomie locale leur ont permis de commercer librement.<sup>383</sup> Les incursions britanniques dans les affaires régionales ont augmenté à la même mesure de la croissance du commerce de perles et avec la découverte du pétrole en Perse et en Arabie Saoudite au début du XX<sup>ème</sup> siècle, les entreprises britanniques se sont installées plus activement dans la région. Inspirés par les bénéfices pétroliers et le commerce de l'or après 1947, le gouvernement et les entreprises britanniques se sont comportés de manière plus paternaliste et ont établi une relation de protectorat plus directe avec les cheikhs régionaux, y compris Dubaï.<sup>384</sup> L'interrelation entre la présence britannique, l'exploration des ressources et de la richesse et les aspirations locales pour le développement définissent cette période, qui aboutit à la découverte du pétrole à Dubaï en 1966.

### **3.1.1 De la Côte des Pirates aux États de la Trêve**

Le commerce vénitien dans la région du Moyen-Orient remonte au XV<sup>ème</sup> siècle, en particulier à Damas, Alep et l'Alexandrie, mais on retrouve des traces de contact des vénitiens avec la Golfe pour le commerce des perles.<sup>385</sup> Pourtant ce sont les Portugais qui étaient la puissance européenne capable de contrôler la région du Golfe à travers la domination maritime

---

<sup>382</sup> Ramos, 2009, p. 1.

<sup>383</sup> Ramos, 2009, p. 2.

<sup>384</sup> Ibid.

<sup>385</sup> Nyrop, 1977, p. 21.

de leur puissante flotte d'hommes de guerre au seizième siècle. Plutôt que l'imposition coloniale ou la réglementation de la région, leur principal objectif était de contrôler les routes commerciales des épices du sous-continent indien vers l'Europe. La route maritime autour du cap de Bonne-Espérance, qu'ils avaient découvert, a aidé les Portugais à accéder à l'océan Indien et, en reprenant l'île d'Ormuz dans le détroit d'Ormuz, les Portugais pourraient contrôler stratégiquement les routes commerciales dans toute la région. En tant que précurseurs de l'expérience britannique ultérieure, les Portugais ont signé un traité avec le Cheikh d'Ormuz pour pacifier l'opposition locale à leur occupation en échange du soutien portugais au Cheikh dans le contrôle des affaires locales.<sup>386</sup> La présence maritime portugaise dans le Golfe signifiait que les rapports de force locaux restaient essentiellement inchangés au cours du XVI<sup>ème</sup> siècle.<sup>387</sup>

Le déclin du pouvoir portugais dans le Golfe est survenu avec l'aide des Hollandais et des Britanniques, mais chacun finira par jouir du pouvoir dans la région à différents moments. Chaque pays a établi ses compagnies des Indes Orientales au début du XVII<sup>ème</sup> siècle et, pour assurer la sécurité de leurs routes de commerce, les Britanniques et les Néerlandais ont aidé les Perses à reprendre l'île d'Ormuz aux Portugais en 1622.<sup>388</sup>

Comme souvent dans l'intrigue politique européenne et les allégeances changeantes, les Britanniques et les Hollandais s'alliaient pour vaincre la flotte portugaise dans l'Océan Indien, seulement pour se battre les uns avec les autres pour le pouvoir sur la suprématie commerciale régionale. Une guerre britannico-néerlandaise à la moitié du dix-septième siècle s'est étendue à la région du Golfe, causant des dégâts et des pertes pour la flotte britannique.<sup>389</sup> Bien que les Hollandais aient atteint le pouvoir sur les routes commerciales au cours du dix-septième siècle, leur pouvoir a lentement diminué en Europe puis internationalement, se terminant symboliquement quand ils ont abandonné Bandar Abbas et l'île Kharg en 1765.<sup>390</sup>

---

<sup>386</sup> Nyrop, 1977, p. 22.

<sup>387</sup> Peck, 1986, p. 27.

<sup>388</sup> Ibid.

<sup>389</sup> Nyrop, 1977, p. 23.

<sup>390</sup> Ibid.

Les intérêts commerciaux britanniques dans la région ont augmenté, en particulier en Inde et le long des routes commerciales de la *East Indies Company*. Mais avec la chute du pouvoir néerlandais, la montée de la piraterie Omanie et plus tard les attaques des *Qawasim* contre les navires de commerce créait une instabilité pour le Golfe. La piraterie Omanie ou la puissance maritime locale du Golfe a dominé la première moitié du XVIII<sup>ème</sup> siècle, mais une guerre civile entre les tribus *Hinawi* et *Ghafiri* a affaibli le pouvoir Omani, ainsi les *Qawasim* deviennent le principal groupe attaquant les navires britanniques, en particulier dans la partie inférieure du Golfe. Les origines des *Qawasim* sont débattues, mais on croit qu'ils prennent leurs origines des *Hawala* venus de l'Arabie centrale au septième siècle et qu'ils ont migré vers la Perse inférieure.<sup>391</sup>

Traversant le Golfe jusqu'à Oman suite à une série de batailles maritimes et profitant des combats Omanis internes sur le pouvoir, les *Qawasim* ont pris le contrôle de la côte s'étalant de *Ras al-Khaimah* jusqu'à *Charjah* actuellement. Emportés par leurs intérêts stratégiques et religieux, les *Qawasim* ont intensifié leurs attaques maritimes en s'alliant avec les *Wahhabites*. Ainsi, les flottes britannique et britannique-indienne se sont alliées avec les Omanis en représailles contre les *Qawasim*, mais leurs expéditions conjointes entre 1808 et 1819 ont échoué. Ce n'est qu'en novembre 1819, lorsqu'un groupe de 3000 forces britanniques et indiennes attaquaient la base navale des *Qawasim* à *Ras al-Khaimah*, que les Britanniques ont pu assurer le contrôle de la région, appuyés par un mélange de traités, de trêves et de règles indirectes. La « politique de la canonnière » fut la règle dans la région jusqu'au départ des britanniques 150 ans plus tard.<sup>392</sup>

Dans son ouvrage sur la forme de la domination britannique dans ce qu'il qualifie de « frontière arabe du Raj britannique » au XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles, James Onley décrit cette politique de règle informelle ou indirecte décidée en fonction de leurs intérêts économiques stratégiques dans la région à la base du principe du « contrôle informel, si possible, et formel au besoin » :

---

<sup>391</sup> Peck, 1986, p. 29.

<sup>392</sup> Ramos, 2009, p. 4.

« La méthode de contrôle adoptée par les Britanniques était largement déterminée par leur succès d'attirer des collaborateurs et des médiateurs locaux. Plus leur succès est grand, plus leur contrôle est indirect. Par conséquent, c'est l'Empire et sa périphérie, plutôt que la capitale impériale de Londres, qui détient la clé pour comprendre à la fois le moment et la nature de l'impérialisme britannique ». <sup>393</sup>

Ces « collaborateurs locaux » étaient des familles tribales qui ont signé des accords de protectorat ou de trêve avec les britanniques, ce qui a permis, au moins grâce à l'exploration pétrolière, une participation britannique plus distante, dans la périphérie régionale du sud du Golfe autour des intérêts centraux britanniques en Inde.

En janvier 1820, les Britanniques ont marqué la défaite des *Qawasim* avec la signature du Traité général de paix avec les cheikhs régionaux de Bahreïn et ce qui était alors le nord de l'Oman (qui comprenait les Émirats Arabes Unis), où tous ont accepté de mettre fin aux attaques de piraterie à la fois entre eux et sur les navires britanniques de commerce. Ce traité engage la Grande-Bretagne à maintenir et à faire respecter cette paix, principalement dans l'intérêt de ses activités commerciales. Le « système de trêve » a été inventé officiellement en 1835 lorsque les Britanniques ont déclaré une trêve entre la tribu *Bani Yas* de la région inférieure du *Shakhbut* (aujourd'hui Abu Dhabi) et les *Qawasim*, afin de garantir une saison de pêche aux perles paisible pour les marchands de la région du Golfe. En 1843, la « trêve maritime des dix ans » a été signée de nouveau par tous les pouvoirs locaux et qui fut ratifiée en perpétuité le long d'un siècle à venir par le « traité de trêve perpétuel » en 1853, stipulant que le gouvernement britannique « veillerait et protégerait la région du sud du Golfe pour toujours ». <sup>394</sup> Le Traité a également renommé la région comme la « *Trucial Oman* » ou les « États de la Trêve ». Malcolm Peck souligne qu'à ce moment en particulier, les Britanniques ont accepté de soutenir militairement les cheikhs régionaux au pouvoir en échange d'une garantie de paix, surtout pour assurer la continuité de la protection de leurs routes de commerce vers l'Inde, mais aussi pour garantir le marché de perles du Golfe inférieur.

---

<sup>393</sup> Onley, 2007, p. 30.

<sup>394</sup> Heard-Bey, 1982, p. 164.

Avec quelques traits, un mélange d'indulgence et de propres intérêts économiques, les britanniques ont établi une structure territoriale, politique et sociale statique pour les États traditionnels, qui étaient précédemment caractérisés par des relations de pouvoir intertribales beaucoup plus fluides. Les Britanniques ont officiellement installé un résident politique à *Bouchehr* (Perse), qui leur avait déjà servi de base diplomatique depuis 1778, et à *Charjah* en 1823 pour « respecter les engagements du traité ». <sup>395</sup> Les traités ont établi un précédent pour une intervention britannique de plus en plus paternaliste dans les affaires inter tribales du Golfe inférieur, à la fois médiatrice et militaire, dans laquelle les obligations coloniales britanniques n'étaient pas aussi spécifiquement définies que dans d'autres régions de l'Empire. Ces traités ont amené la région dans la sphère de l'administration coloniale britannique à un moment où beaucoup à Londres croyaient que la région ne valait pas ce qu'il en coûterait pour surveiller. Ce système impérial de contrôle indirect obligea les dirigeants locaux à signer des traités de paix anti-piraterie et à accepter l'autorité de petites résidences britanniques en échange de leur protection de la trêve. <sup>396</sup> Le soutien militaire britannique des cheikhs locaux en échange de la sécurisation de leurs routes maritimes fut considéré un faible coût que la Grande-Bretagne fallait payer pour assurer un contrôle exclusif du Golfe inférieur, notamment avec la montée en pouvoir d'autres puissances européennes concurrentes, en même temps que la Russie et les États-Unis. <sup>397</sup>

Jusqu'à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle et le début du XIX<sup>ème</sup> siècle, les *Bani Yas* et les *Qawasim* étaient encore des tribus rivales. Parce que les traités britanniques se sont concentrés spécifiquement sur la trêve maritime, les *Bani Yas* se sont vu avantagés en raison de leur pouvoir terrestre, contrairement aux prouesses maritimes des *Qawasim*. Bien que les traités aient cherché à mettre fin aux groupes belligérants de la région, les *Qawasim* et les *Bani Yas* continueraient leurs luttes inter tribales jusqu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. Les *Bani Yas* étaient originaires de la région de *Najd* et se composaient de nombreux groupements, à la fois de navigateurs marins et de Bédouins.

---

<sup>395</sup> Nyrop, 1977, p. 24 ; Hamza, 1968.

<sup>396</sup> Davidson, 2008, p. 17.

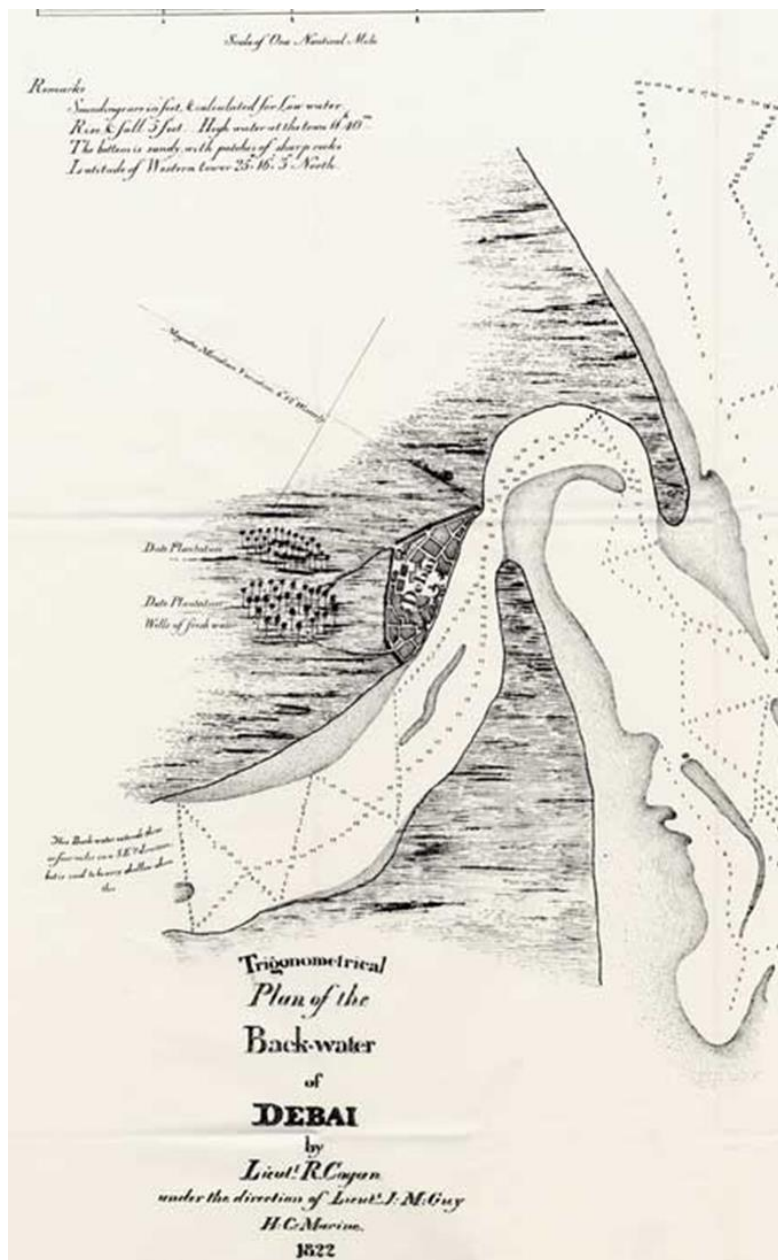
<sup>397</sup> Ramos, 2009, p. 5.

Pendant ce temps, les *Bani Yas* contrôlaient *Shakhbut* et les régions du sud, et en plus de combattre les *Qawasim*, ils luttèrent également contre les *Wahhabites*, entraînant une structure de pouvoir tribal assez tendue à *Shakhbut*.

Mais ce n'est qu'en 1833, que 800 membres de groupement de *Al Bu Falasa*, un sous-groupe de la tribu des *Bani Yas*, sont partis s'installer à un point entre *Charjah* et *Shakhbut*, qui fut dirigé par *Maktoum bin Butti* et *Ubaid bin Said Al Falasi*. À la fin des années 1820, le résident politique britannique avait déjà signalé que le ruisseau de Dubaï comptait environ 1200 habitants, de sorte que les nouveaux arrivants ont presque doublé la population, ce qui est généralement reconnu comme la fondation officielle de Dubaï.<sup>398</sup> Peu de temps après 1836, *Al-Falasi* est mort consolidant ainsi le règne de la famille *Maktoum* avec la reconnaissance officielle et la sécurité du traité britannique de 1835. C'est ainsi que la dynastie *Al Maktoum* a été la famille dirigeante à Dubaï depuis.

---

<sup>398</sup> Davidson, 2008, p. 12-13; Wilson, 2006, p. 29.



Carte 1 : Plan de Dubaï vers 1822. Tirée de Ramos, 2010.

### 3.1.2 Dubaï du Dix-neuvième Siècle

Ainsi, la dynastie de *Al Maktoum* s'est établie à Dubaï en 1836. En dépit des traités de trêve, visant principalement la paix maritime, le statut ténu de Dubaï entre les *Qawasim* et les *Bani Yas* exigeait un mélange de ruse politique et de chance pour les empêcher de reprendre le jeune Dubaï. À l'instar des grandes intrigues politiques des siècles précédents parmi les

Portugais, les Hollandais et les Britanniques, ces trois factions ont souvent déplacé les allégeances en faveur de leurs propres intérêts. En 1840, les *Qawasim* et les *Bani Yas* ont résolu certains de leurs conflits les plus importants et ont cherché à renverser les *Al Maktoum* à Dubaï en se mettant d'accord de la diviser le long de sa crique, avec *Bur Dubaï* du côté ouest pour les *Bani Yas* et *Deira* pour les *Qawasim*.<sup>399</sup> Mais une épidémie de variole à Dubaï rendra l'acte moins attrayant et Cheikh *Maktoum bin Butti*, régnant entre 1833 et 1852 (voir l'annexe 1 pour la succession des souverains de Dubaï entre 1833 et 2020) a également été en mesure de les contrarier pour détourner leurs attaques. Ces complots continuèrent à se produire sous le radar myope des accords de trêve, mais au fil du siècle, le statut de Dubaï comme zone tampon entre les deux tribus fut accepté comme bénéfique pour tous.<sup>400</sup> Cette division a certainement aidé les Britanniques à consolider leur contrôle sur la région et le traité de 1853 ainsi que ses ratifications ont cherché de nouveau à geler toute structure de pouvoir régional en faveur des intérêts britanniques.

La deuxième moitié du dix-neuvième siècle s'est avérée plus prospère pour la région du Golfe inférieur, plus particulièrement pour la pêche et le commerce de perles. La trêve maritime a offert un environnement plus calme pour l'économie perlière, et l'activité accrue en démontre comment le secteur en a profité. Entre les années 1870 et la fin des années 1890, l'exportation des perles depuis Dubaï s'est multipliée par dix,<sup>401</sup> et les récoltes ont attiré l'attention régionale stimulant l'immigration vers Dubaï, plus particulièrement les Perses, les Banians et les marchands indiens-britanniques hindous.<sup>402</sup> Les marchands de Dubaï étaient bien intégrés dans les réseaux de distribution du Golfe inférieur, et opéraient principalement à travers le port perse de *Lengeh*, qui représentait un point central pour le commerce britannique entre l'Inde, la Perse et l'Europe. Et comme les banques étaient vues comme étant contre la loi musulmane, ce sont les Banians, soutenus par les banques de Bombay, qui ont pris en charge le secteur bancaire à Dubaï et financé les expéditions annuelles de perles. La communauté perse était impliquée principalement dans le commerce du détail et de l'alimentaire, tandis que la bourgeoisie arabe

---

<sup>399</sup> Davidson, 2008, p. 15.

<sup>400</sup> Ramos, 2009, p. 6.

<sup>401</sup> Davidson, 2008, p. 22-23 ; Gabriel, 1987, p. 139 ; Lorimer, 1970.

<sup>402</sup> Onley, 2007, p. xviii.



s'est concentrée principalement sur le commerce de perles.<sup>403</sup> Les 40 magasins et 100 commerçants du souk reconnus par Cheikh Maktoum dans les années 1840 ont progressivement augmenté,<sup>404</sup> et à la fin du siècle, Dubaï réclama le plus grand nombre d'hommes travaillant dans la pêche et le commerce de perles dans la région avec 6936 travailleurs et 335 navires, et deviendra ainsi le centre économique et commercial des États de la Trêve.<sup>405</sup>

Alors que les expéditions de perles ont réussi à intensifier le commerce à Dubaï au cours de la dernière partie du XIX<sup>ème</sup> siècle, le port perse de *Lengeh*, de l'autre côté du Golfe, était toujours le principal centre de distribution de biens indiens pour la région. Cette position centrale de *Lengeh* a été établie depuis le XVIII<sup>ème</sup> siècle et continua tout au long du XIX<sup>ème</sup> siècle, attirant ainsi de nombreux marchands indiens à s'installer à *Lengeh* et à se mêler à la communauté commerciale perse. Avec le temps, les marchands de Dubaï se sont mis eux aussi à se mélanger avec ce groupement de marchands et, de 1877 jusqu'en 1902, ils contrôlaient le commerce de distribution de *Lengeh* vers la côte des Pays de Trêve.<sup>406</sup> Au tournant du siècle, le sort de *Lengeh* souffrait drastiquement en raison de l'imposition de Téhéran des tarifs douaniers impériaux et du contrôle des marchandises réexportées, atteignant jusqu'à 400 pour cent sur certains produits, en particulier sur les marchands arabes.<sup>407</sup>

En 1904, dans ce qui se révélerait un coup régional, le souverain de Dubaï, *Maktoum bin Hashar* (régnant entre 1894 et 1906), déclara dans son *Majlis*<sup>408</sup> que le mouvement de marchandises à travers le port de Dubaï sera exempté de taxe et de contrôle douanier et cela en supprimant les frais de douane qui s'élevaient déjà à cinq pour cent, ce qui attirera rapidement les activités de réexportation de *Lengeh* à travers le Golfe vers le port de Dubaï.<sup>409</sup> Ainsi, tout le commerce entre la Grande-Bretagne et l'Inde passerait à travers Dubaï, de sorte qu'en 1905, quelque 34 bateaux à vapeur accostaient régulièrement dans le port de Dubaï, augmentant le volume annuel de marchandises à 70 000 tonnes. La société britannique *British India Steam Navigation Company*

---

<sup>403</sup> Al-Sayegh, 1998, p. 88.

<sup>404</sup> Davidson, 2008, p. 68.

<sup>405</sup> Al-Sayegh, 1998, p. 89.

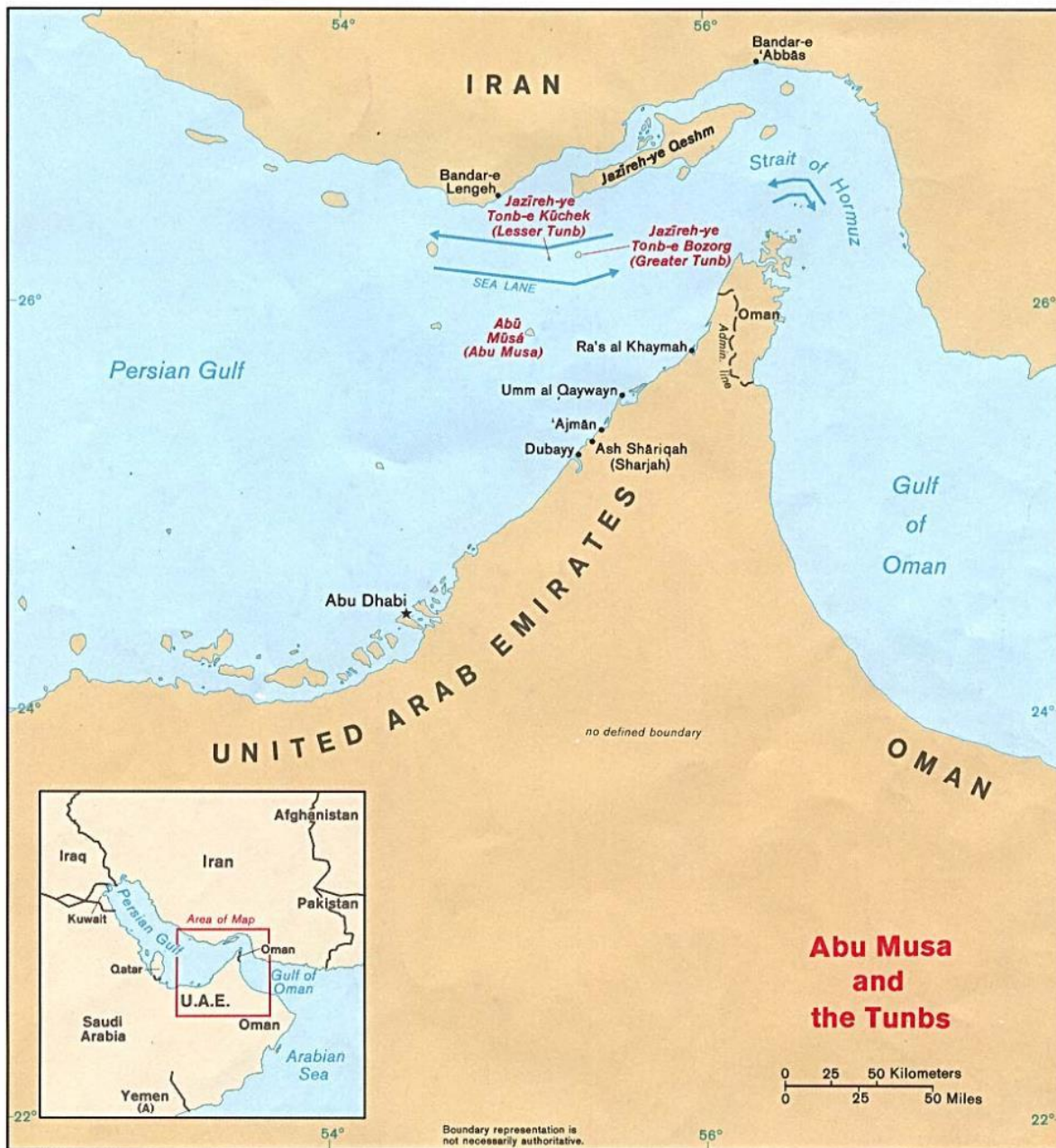
<sup>406</sup> Al-Sayegh, 1998, p. 89.

<sup>407</sup> Ibid.

<sup>408</sup> Signifie « conseil » en langue locale.

<sup>409</sup> Gabriel, 1987, p. 71.

déplaça son centre de distribution, faisant de Dubaï l'entrepôt stratégique des routes commerciales britanniques. En conséquence, les marchands de Dubaï ont largement profité de l'augmentation du flux de marchandises et une grande communauté commerçante perse et indienne de *Lengeh* émigrait vers Dubaï en suivant ainsi la route impériale.



Carte 2 : Plan du Déroit d'Hormuz. Source : Librairie de l'Université de Texas à Austin, [https://legacy.lib.utexas.edu/maps/united\\_arab\\_emirates.html](https://legacy.lib.utexas.edu/maps/united_arab_emirates.html) (consulté le 14 août, 2019).

Cette croissance économique a grandement affecté la société traditionnelle de Dubaï. Cela s'est traduit par un mode de vie plus établi et par l'appréciation des équipements modernes. L'accroissement de la richesse de la population leur a ouvert de nouvelles perspectives plus larges ainsi qu'un mode de vie plus sophistiqué. Le statut nouvellement acquis des marchands a été reflété, non seulement dans leur propre mode de vie, mais aussi dans l'architecture de la ville. Alors que les maisons étaient construites de branches de palmiers, les marchands éminents se sont fait construire de nouvelles maisons en terre d'argile. Les marchands arrivants de la Perse et de l'Inde ont également ramené avec eux leur propre mode de vie ainsi que leur architecture. Ces derniers ont investi leurs richesses dans la construction de palais en pierre de corail décorés de tours à vents<sup>410</sup> dans les quartiers de *Bastakiya* et de *Al-Chindagah*, ajoutant ainsi un goût distinctement cosmopolite à la ville.<sup>411</sup>

L'annonce de *Maktoum Bin Hashar* n'était pas une coïncidence, car son conseil était formé des dirigeants de la communauté marchande. Les travaux de Fatmah Al-Sayegh explorent la relation entre la classe marchande de Dubaï et son gouverneur tout au long du XX<sup>ème</sup> siècle, qui souligne parfois l'importance de cette relation délicate pour comprendre les projets de développement de l'Émirat. Cette nouvelle politique portuaire finit par attirer une communauté commerçante plus importante de *Lengeh*, signifiant une plus grande prudence dans le maintien de cet équilibre tacite. Al-Sayegh décrit cet entendement entre le gouverneur et la classe marchande au début du vingtième siècle comme suit :

« Étant donné que les revenus du gouverneur n'étaient pas aussi élevés que ceux des marchands de perles, et qui pouvaient fluctuer parfois avec le marché, le gouverneur se tournait souvent vers ces marchands pour assurer une aide financière, renforçant sa dépendance à leur égard. Cela menant à une situation unique où les marchands étaient souvent en mesure de dicter leurs souhaits. Le gouverneur était pleinement conscient

---

<sup>410</sup> Élément traditionnel d'architecture persane utilisé pour créer une ventilation naturelle dans les bâtiments. Ce capteur de vent fonctionne grâce à la faible différence de pression entre la base et le sommet à l'intérieur de la colonne. Ainsi, à chaque fois qu'un faible souffle de vent passe à travers le sommet de la colonne, la différence de pression aide à remonter l'air chaud vers le sommet et à amener de l'air frais vers le bas de la colonne. Le matériau de construction utilisé est généralement l'adobe : mélange de terre d'argile, de paille et d'eau. Ce matériau naturel possède de fortes capacités de stockage et d'émission de chaleur qui facilite l'extraction de l'air chaud. Dehghan Kamaragi, 2014.

<sup>411</sup> Al-Sayegh, 1998, p. 93.

de ce fait, et en échange des leurs contributions financières, il les nommait à son *Majlis* ou au conseil consultatif ». <sup>412</sup>

Le *Majlis* a ensuite servi comme une sorte de groupement pré-municipal, dirigé par le gouverneur, où le pouvoir financier des marchands leur a donné une influence considérable sur la prise de décision. Ces marchands ont soutenu certaines initiatives civiques par le biais de projets philanthropiques pour la construction de plusieurs écoles et un hôpital, créant ainsi, une préoccupation particulière pour les infrastructures de base, mais en même temps un flou dans la classe dirigeante entre la sphère publique et privée. <sup>413</sup>

### 3.2 Évolution Urbaine et Plans

Comme démontré dans le sous-chapitre précédent, le changement d'importance fondamentale pour la croissance de Dubaï a eu lieu en 1833, sous *Maktoum bin Butti* de 1833 jusqu'à sa mort en 1852.

Ainsi, Dubaï, le deuxième plus important émirat des Émirats arabes unis, se situe sur le Golfe Persique et s'étale sur le côté sud-est de la péninsule arabique. Il est bordé par Abu Dhabi, la capitale, au sud, Charjah au nord-est et le Sultanat d'Oman au sud-est. Aujourd'hui, le territoire de l'émirat couvre une superficie de 4477 kilomètres carrés. <sup>414</sup> En coupe, ce territoire se divise en quatre régions géographiques différentes : la littoral et la plaine côtière, le désert, le plateau intérieur et la chaîne de montagne du *Hajar* frontalière avec le Sultanat d'Oman. <sup>415</sup>

---

<sup>412</sup> Al-Sayegh, 1998, p. 90.

<sup>413</sup> Ramos, 2009, p. 8.

<sup>414</sup> Cette superficie comprend les archipels et les îles artificielles.

<sup>415</sup> Peck, 1986, p. 6.





Carte 3 : Plan des Émirats Arabes Unis. Source : Librairie de l'Université de Texas à Austin, [https://legacy.lib.utexas.edu/maps/united\\_arab\\_emirates.html](https://legacy.lib.utexas.edu/maps/united_arab_emirates.html) (consulté le 14 août, 2019).

Traditionnellement, cette diversité géographique a marqué deux cultures distinctes : une communauté côtière dédiée au commerce, à la pêche aux perles et à d'autres activités socio-économiques maritimes, et à l'intérieur une communauté nomade bédouine vivant de l'agriculture et de l'élevage.<sup>416</sup> Dans ses travaux sur les conditions géographiques et économiques du Golfe inférieur avant la découverte du pétrole, Frauke Heard-Bey souligne que les tribus de la région comprenaient de nombreux sous-groupements qui étaient soit orientés vers les activités maritimes ou étaient des nomades, mais qui se mêlaient les uns aux autres à la base de « la création d'un État-nation couvrant un territoire géographique assez vaste et varié ».<sup>417</sup>

### 3.2.1 D'un Village de Pêcheurs à la Ville Commerçante

La ville fut créée dans une boucle du bras de mer, le *Khor Dubaï* ou la crique, qui s'insinue dans le désert et qui constitue un port naturel. *Bur Dubaï*, s'étendant à l'ouest du *Khor* vers Abu Dhabi, fut le principal site de développement urbain dans les premières années du XX<sup>ème</sup> siècle, reflétant la prospérité économique générée par la pêche et le commerce de perles. Les premiers quartiers commerciaux, dont le *Souk Al Kabir* ou le *Meena Bazar*,<sup>418</sup> ainsi que *Bastakiya*, aujourd'hui préservé en site historique, ont été construits par les marchands arabes, perses et indiens arrivants de l'autre côté du Golfe Persique. Par contre, de l'autre côté de la crique, le quartier de *Deira* était déjà établi depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle. Et ce n'est qu'avec les grands projets d'infrastructure entrepris dans les années 1960 pour l'agrandissement du Port Rashid, que *Deira* a commencé à attirer plus d'attention en tant que zone d'urbanisation le long de la côte.<sup>419</sup>

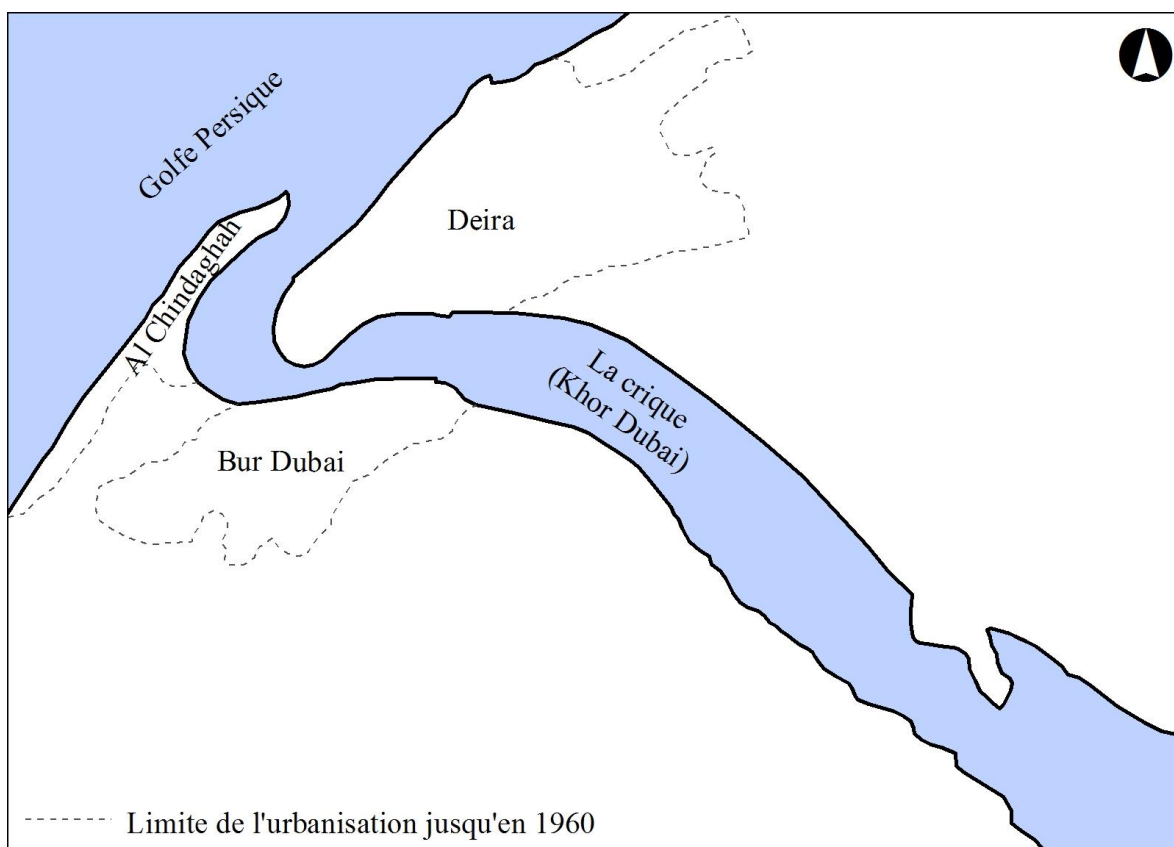
---

<sup>416</sup> Ramos, 2009, p. 2.

<sup>417</sup> Heard-Bey, 1982, p. 34.

<sup>418</sup> Meena Bazar signifiant littéralement le bazar du port en arabe.

<sup>419</sup> Mathew, 2014, p. 54.



Carte 4 : Plan simplifié de Dubaï du début du XX<sup>ème</sup> siècle montrant les trois quartiers de *Bur Dubai*, *Al-Chindaghah* et *Deira*. Source : auteur.

Initialement, la croissance de la population de Dubaï était lente. Elle est passée de 1,500 habitants en 1833 à 10,000 en 1900 pour arriver à 59,000 habitants en 1968. Ensuite, la ville est entrée dans une période de croissance rapide de sa population. En 1985, le nombre de résidents avait atteint 370,788 habitants, soit un accroissement de cinq fois en deux décennies. La population a continué de croître à un taux relativement réduit, passant de 689,420 en 1995, à 862,387 en 2000 et à 961,000 en 2002.<sup>420</sup>

À côté des quelques 800 membres des *Al Bu Falasah* de la tribu des *Bani Yas* qui sont venus s'installer à Dubaï en 1833 suite à un différend avec le Cheikh d'Abu Dhabi, Dubaï a connu deux principales vagues d'immigration.<sup>421</sup> Le premier flux, arrivant au début du XX<sup>ème</sup> siècle, était formé principalement d'Arabes provenant de la côte iranienne attirés par les opportunités et la liberté économique qu'offrait Dubaï principalement grâce à la pêche et au commerce de perles.

<sup>420</sup> Pacione, 2005, p. 257.

<sup>421</sup> Pacione, 2005, p. 256.

Venant de la région de *Bastak* du sud de l'Iran, ils se sont installés à *Bastakiya*, un nouveau quartier de Dubaï. La deuxième vague d'immigrants arrivant dès la fin des années 1960 était formée d'une main d'œuvre provenant principalement de l'Inde et du Pakistan ainsi que de l'Iran, les autres pays arabes, l'Europe et les États-Unis. Ce flux est dû à ce que les entreprises britanniques, auxquelles le gouvernement de l'émirat a accordé la construction d'infrastructures majeures telles que l'aéroport, les équipements portuaires, les routes et les hôtels, puisaient dans ces pays une main d'œuvre peu chère.<sup>422</sup> Ainsi les revenus pétroliers ont permis à l'émirat d'entreprendre des grands projets d'infrastructure tels que la construction du Port Rashid, les cales sèches, une usine d'aluminium, le port de *Jebel Ali* et sa zone industrielle.

Le résultat de ce processus de développement historique, démographique, économique et culturel se manifeste très clairement au niveau du développement socio-spatial de la ville. Ainsi, Pacione définit quatre phases majeures du développement urbain à Dubaï<sup>423</sup> :

Une première période de croissance lente ainsi qu'une expansion physique limitée du tissu urbain, dû à une croissance économique limitée et à une augmentation marginale de la population, et cela entre l'année 1900 et l'année 1955. Au début de cette époque, les quelques 10,000 habitants de Dubaï se concentraient dans trois quartiers résidentiels mais composant un seul noyau autour de la crique : *Deira*, avec 350 magasins et 1,600 maisons habitées par un mélange d'arabes, des perses et des baloutches qui constituaient la majorité des habitants ; *Al-Chindaghah*, l'ancienne résidence de la famille gouvernante, avec 250 maisons uniquement habitées par des arabes ; et *Bur Dubai*, le plus petit de ces quartiers avec 200 maisons et 50 magasins, dominé par une population de marchands perses et indiens.

---

<sup>422</sup> Pacione, 2005, p. 258.

<sup>423</sup> Pacione, 2005, p. 259.





Photo 1 : Vue aérienne de Dubaï prise au début des années 1950. Source : Municipalité de Dubaï.

Jusqu'en 1955, Dubaï ne couvrait qu'une modeste superficie de 3,2 kilomètres carrés. La majorité des habitants étaient des familles élargies vivant dans les *barasti*, maisons construites en branches de palmier. Les quartiers résidentiels, construits en grappe, assuraient l'intimité et la sécurité collective des différentes familles. Les parties internes à chaque enclave étaient reliées par d'étroites allées destinées aux piétons et aux animaux domestiques utilisés pour le transport de marchandises et de l'eau potable provenant des quatre puits publics. La première maison en béton n'a été construite qu'en 1956.<sup>424</sup>

La période entre 1956 et 1970 a été une phase de croissance compacte basée sur le premier plan directeur de 1960, qui envisagea la construction d'un réseau routier, le zonage de la ville en zones à différents usages et à la création d'un nouveau centre-ville. Ces objectifs modestes étaient conformes aux ressources pré-pétrolières de l'émirat. La stratégie du plan directeur était également révélatrice d'un fort contrôle central du développement urbain. Au cours de cette période, il a été reconnu qu'une structure institutionnelle formelle était nécessaire pour guider le

---

<sup>424</sup> Heard-Bey, 1982.

développement urbain futur. Ainsi, la municipalité de Dubaï fut créée en 1957 pour gérer et coordonner les différents services municipaux sous la supervision d'un conseil municipal formé en grande partie des principaux marchands de la ville.

Le contrôle de l'urbanisation a également été rendu possible par la structure du marché immobilier qui est nettement différent de celui en occident. Conformément aux traditions arabo-islamiques, la propriété foncière repose sur deux principes. Juridiquement, tout terrain occupé par un bien durant une longue période appartient à son occupant. Ailleurs, la propriété revient au Cheikh. Ces principes ont été appliqués à Dubaï depuis les années 1960. Ainsi, dans les zones où des maisons en dur étaient déjà construites dès les années 1960, le droit de disposer des parcelles appartient aux résidents. Dans les zones non encore urbanisées à l'époque, le Cheikh pouvait vendre les terrains, les donner à bail, les affecter à certains usages pour une certaine période de temps, ou les attribuer à la municipalité pour y aménager des équipements publics. Si le terrain est mis à disposition à titre gratuit, le Cheikh se réserve le droit de les récupérer dans le futur. Les titres de propriété des terrains déjà urbanisés dans les années 1960 peuvent être librement commercialisés, et si ces terrains sont exigés par la municipalité, les propriétaires doivent être indemnisés au prix du marché. Les propriétaires de terrains privés peuvent décider de leurs usages selon des orientations générales (par exemple, ils peuvent remplacer leur maison par une habitation plus moderne, ou par un immeuble de plusieurs étages composé d'appartements à louer, ou vendre le bien). Le fait que le Cheikh puisse disposer librement des terrains en dehors des zones résidentielles des années 1960 a permis un contrôle considérable de l'urbanisation.

La période entre 1971 et 1980 était marquée par le développement programmé de la banlieue. En 1971, suite à l'expansion urbaine de la ville et à la disponibilité de ressources financières, un nouveau plan directeur plus ambitieux a été conçu. Le nouveau plan prévoyait des rocade autour de la ville, croisées à des voies radiales reliant le centre aux banlieues ainsi que d'autres grands projets d'infrastructure comprenant le tunnel de *Al-Chindaghah* sous la crique pour relier *Bur Dubaï* à *Deira*, et la construction de deux ponts (*Al-Maktoum* et *Garhoud*), reliant eux aussi les quartiers résidentiels des deux côtés de la crique. La zone située à l'est de la crique, autour de *Deira*, s'est transformée rapidement en un principal centre d'affaires, bancaire et administratif de la ville, ainsi qu'au centre de gestion des activités de transport et de réexportation de

marchandises. Elle a aussi servi à l'emplacement de l'aéroport international. L'autre côté de la crique a vu l'élargissement du port international et des quais de conteneurs à côté des cales sèches et de plusieurs zones industrielles majeures, ainsi que la construction du *World Trade Center*. Le nouveau plan a aussi prévu la construction de Port Rashid, et une vaste zone, aujourd'hui nommée *Jumeira*, s'étendant vers *Jebel Ali* a été affectée à un usage résidentiel. Au sud de la ville, de nouvelles zones ont été réservées pour le développement futur des équipements de santé, d'éducation et de loisirs.<sup>425</sup> Le couloir de croissance urbaine le long de *Cheikh Zayed Road* vers *Jebel Ali* était lui aussi d'une importance particulière pour la structure de la ville moderne. Cette zone, désignée comme le *New Dubai*, surgirait comme le nouveau centre commercial et financier de la ville.



Carte 5 : Plan simplifié de Dubaï montrant l'extension des quartiers de Deira et de Bur Dubai et l'emplacement de la World Trade Center. Source : auteur.

<sup>425</sup> Gabriel, 1987.

Dès 1980, l'expansion urbaine s'est accélérée, en termes d'ampleur et de diversité des projets de développement et de la croissance physique de la ville, qui couvrait en 2004 une superficie de 605 kilomètres carrés. (Voir l'annexe 2 montrant l'évolution de la tache urbaine de Dubaï entre 1972 et 2011).

### 3.2.2 Un Premier Plan Dépassé par la Croissance Économique

La relation historique entre Dubaï et le gouvernement britannique, ainsi que leurs intérêts associés dans la promotion de leurs institutions bancaires et leurs sociétés de conseil, font partie intégrante du projet de modernisation de l'émirat. Avec la reprise de l'exploration pétrolière après la Seconde Guerre mondiale, les différentes institutions britanniques s'installent à Dubaï pour établir leur présence dans une ville en pleine croissance. En 1947, un résident politique britannique s'installe dans la ville et, pendant l'année précédente, la *British Imperial Bank of Iran*, qui changerait son nom en *British Bank of Middle East* (BBME) en 1952, signa un accord avec l'émirat pour installer son bureau qui jouirait d'un monopole bancaire jusqu'en 1963.<sup>426</sup>

Depuis sa proposition au *Majlis* par les réformistes à la fin des années 1930, le dragage et l'élargissement de la crique était considéré comme le projet d'infrastructure le plus impératif à Dubaï pour accroître le flux de marchandises mais aussi pour assurer l'arrivée des équipements plus lourds nécessaires à l'exploration pétrolière. En 1954, et avec l'aide des connections politiques du Raj britannique et celles du BBME, le prince Rashid fait appel à Neville Allen, ingénieur dans la société britannique de Sir William Halcrow, qui effectuait les travaux hydrographiques nécessaires au développement du port du Koweït, pour mener des travaux similaires dans la crique. Le dragage et l'élargissement de la crique ont été achevés vers la fin des années 1950, permettant ainsi le débarquement des bateaux à vapeur jusqu'à une capacité de 800 tonnes.<sup>427</sup>

---

<sup>426</sup> Ramos, 2009, p. 12.

<sup>427</sup> Ramos, 2009, p. 13.

Au-delà des travaux de l'élargissement de la crique, et à travers les mêmes réseaux politiques, Dubaï a également fait appel à l'architecte urbaniste britannique John R. Harris qui développa le premier plan directeur de la ville en 1960 pour orienter son expansion ainsi que ses nouveaux projets d'infrastructure. Harris avait également participé aux travaux d'aménagement du Koweït. Avec la croissance de l'activité économique et le développement de la crique, Cheikh Rashid (régnant entre 1958 et 1990) prévoyait, ou était persuadé, que cette expansion urbaine nécessitait un aménagement approprié pour la guider.<sup>428</sup> Les propositions de ce premier plan ont été mises en œuvre assez fidèlement avec le développement de l'infrastructure routière et le zonage de la ville en quartiers résidentiels, commerciaux et industriels. Pour assurer l'extension de la ville, Harris a conçu une grille superposant routes et zones résidentielles s'étendant dans le désert à l'Est du quartier de *Deira* et à l'Est et au Sud du quartier de *Bur Dubai*.<sup>429</sup> De même, et tout en faisant partie des demandes du mouvement réformiste, la municipalité de Dubaï a été officiellement créée en 1957 et était chargée de la mise en œuvre du plan de Harris.<sup>430</sup> Une brochure promotionnelle de 1968 sur Dubaï en dit autant dans sa section « Urbanisme » : « L'ensemble du plan est doté d'une flexibilité qui lui permet de s'adapter aux nouvelles conditions et aux grands projets de développement ».<sup>431</sup>

---

<sup>428</sup> Ibid.

<sup>429</sup> Pacione, 2005, p. 260.

<sup>430</sup> Ramos, 2009, pp. 13-14.

<sup>431</sup> Hamza, 1968.



Carte 6 : Premier plan directeur de Dubaï dessiné par Harris en 1960. Source : Municipalité de Dubaï.



L'élargissement de la crique et du port, ainsi que la mise en œuvre du premier plan directeur, se sont produits en même temps que Cheikh *Rashid* a promulgué la loi sur la propriété foncière en 1960. Le prince *Maktoun bin Rashid Al Maktoum* dirigea le comité chargé de l'application de la nouvelle loi qui avait été calquée sur la loi de propriété foncière soudanaise, récemment achevée après l'indépendance du Soudan en 1956, lui aussi faisant partie du Raj britannique à ce moment.<sup>432</sup> Cette loi constitua un outil essentiel qui servira à capitaliser sur les terrains dont la propriété revenait au Cheikh pour l'accumulation d'une richesse qui servira ultérieurement, dans le cadre d'une stratégie plus large, pour investir à Dubaï en tant que territoire de grands projets d'infrastructure et pour profiter de la plus-value foncière que ces terrains ramèneront une fois ces grands projets réalisés.<sup>433</sup>

Cheikh *Rashid* avait lancé de nombreux projets d'infrastructure pendant cette période de croissance entre l'année 1958, quand il est devenu souverain, et l'année 1966, lorsque le pétrole fut découvert. À côté des grands projets d'infrastructure et de développement économique, des infrastructures bancaire et hôtelière ont été développées aussi pour attirer davantage le commerce et diversifier le portefeuille financier de l'émirat.<sup>434</sup> De ce fait, Dubaï a vécu la naissance de son secteur hôtelier au début des années 1960, avec un nombre grandissant de visites d'hommes d'affaires attirés par l'exploration pétrolière et le commerce de l'or. Ainsi, les trois hôtels de première classe, le Carlton (112 chambres) du côté du quartier de *Deira*, le *Bustan* (32 chambres) à côté de l'aéroport et le *Airlines Hotel* (26 chambres) dans le quartier de *Bur Dubai*, ont été ouverts avec piscines et terrains de tennis.<sup>435</sup>

En 1965, le développement de l'activité commerciale le long de la crique continua de servir le boom de l'exploration pétrolière et de la construction des années 1960 et il était clair qu'un port en eaux profondes est devenu nécessaire pour alléger les files d'attente pour le déchargement des cargaisons arrivant dans la ville. En 1965, Halcrow a été convoqué à nouveau pour enquêter la possibilité de la construction d'un port en eaux profondes au sud de l'entrée de la crique, à *Al-Chindagah*. Les plans du nouveau Port Rashid étaient prêts en 1967, mais ne comportant que

---

<sup>432</sup> Balfour-Paul, 1991 ; Hamza, 1968.

<sup>433</sup> Ramos, 2009, p. 14.

<sup>434</sup> Ramos, 2009, p. 15.

<sup>435</sup> Wilson, 2006, p. 186 ; Gabriel, 1987, p. 143 ; Hamza, 1968.

quatre postes d'amarrage à la base d'une projection britannique conservatrice de la croissance de l'activité commerciale. Même l'insistance de Cheikh *Rashid* pour seize postes s'est avérée insuffisante, comme ces derniers étaient tous suremployés lorsque Port Rashid ouvra ses portes en 1971, qui devra ensuite être étendu à trente-sept postes avec la fin des années 1970.<sup>436</sup>



Photo 2 : Vue aérienne du Port Rashid inauguré en 1971. Source : Municipalité de Dubaï.

Au début des années 1960, le contrat de concessions pétrolières de vingt-cinq ans que Cheikh *Saïd* avait signé à la fin des années 1930 avec la *Petroleum Concessions Limited* s'acheva.<sup>437</sup> En 1963, l'émirat a signé un nouveau contrat d'exploration pétrolière avec la *Continental Oil Company* (CONOCO) et a mis en place la *Dubai Petroleum Company* (DPC) pour gérer la concession des champs pétroliers terrestres. La *Dubai Marine Areas Limited* a également été mise en place en partenariat avec la *British Petroleum* et la Compagnie Française de Pétroles pour l'exploration pétrolière en mer.<sup>438</sup> Le 6 juin 1966, la DPC a découvert le pétrole brut dans le champ de *Fateh*<sup>439</sup> à 2,300 mètres sous le niveau de la mer. Les champs ultérieurs connus sous le

---

<sup>436</sup> Ramos, 2009, p. 16.

<sup>437</sup> Ramos, 2009, p. 17.

<sup>438</sup> Al-Otaiba, 1977, p.39-40.

<sup>439</sup> Signifiant bonne fortune en arabe.



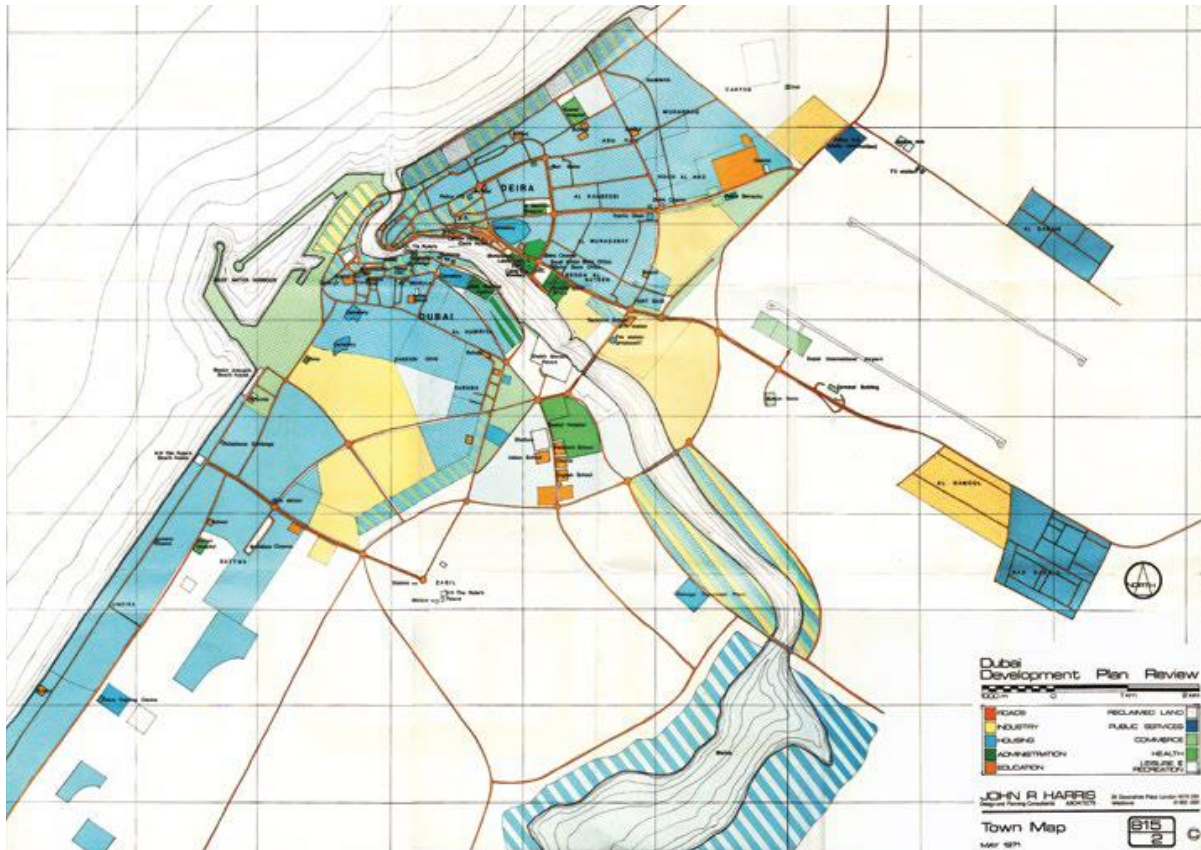
nom de *Fateh South* et *Rashid* ont également été couronnés de succès et la production pétrolière commença trois ans plus tard en 1969. Le 22 septembre 1969, la première livraison de 180,000 barils arriva aux raffineries britanniques de CONOCO et, le 15 octobre 1970, Dubaï est devenue membre officiel du club des pays exportateurs de pétrole.<sup>440</sup> À la fin de la première année d'exploitation, les champs de pétrole de Dubaï avaient généré 3,561,094 barils de pétrole brut totalisant un revenu de 376,114 dollars. À la fin de l'année 1970, les revenus ont grimpé à 11,556,000 dollars et, à la fin de l'année 1975, on estima les revenus pétroliers à 600,000,000 dollars.<sup>441</sup>

Avec l'expansion démographique de la ville au-delà de la crique et son développement économique accéléré, Harris s'est vu obligé de revoir son plan en 1971. Ce plan prévoyait un développement urbain concentrique autour de la crique, renforçant cette zone comme un axe structurant de la ville et en même temps tenant compte de sa morphologie déjà existante. Cependant la rupture avec la ville s'est faite en 1979 avec l'inauguration du *World Trade Center*, construit au-delà de son périmètre urbain, sur l'axe principal menant de Dubaï à Abu Dhabi, ainsi que le port de *Jebel Ali*, lui aussi à environ trente kilomètres du centre. De ce fait la ville commence à s'étirer le long d'un axe perpendiculaire à la crique dans la direction d'Abu Dhabi avec des nouvelles zones résidentielles à faible densité longeant la côte. Cette région sera connue plus tard sous le nom de *Jumeira*. La construction du tunnel de *Al-Chindaghah* et les deux ponts de *Al-Maktoum* et *Garhoud* ont fourni un nouveau moyen à la circulation automobile pour traverser la crique. La terre au bord de la mer devant le quartier de *Al-Chindaghah* a été réclamée pour construire le Port Rashid. De nouvelles zones industrielles ont été aménagées à *Al-Quoz* et l'aéroport international de Dubaï a également été construit. L'ouverture du port de *Jebel Ali* en 1979, à une trentaine de kilomètres du centre de Dubaï, a permis de construire l'actuelle *Cheikh Zayed Road*, qui deviendra plus tard une voie rapide urbaine traversant la ville et longée par des tours auxquelles seront ajoutées des parkings immenses suite à l'introduction de la voiture qui deviendra le moyen de transport principal.

---

<sup>440</sup> Al-Otaiba, 1977, p. 39-40.

<sup>441</sup> Al-Otaiba, 1977, p. 67.



Carte 7 : Le plan directeur de Dubaï révisé par Harris en 1971. Source : Municipalité de Dubaï, reproduite par Reisz (2015).

Dans son plan directeur de 1971, Harris recommandait de limiter la hauteur des bâtiments et de contrôler la croissance urbaine, mais avait manqué de contrôler la densité au sol des parcelles, encourageant ainsi les propriétaires fonciers à construire complètement leurs parcelles sans exigences de recul. En conséquence, les quartiers de *Deira* et de *Bur Dubai* sont devenus les zones urbaines les plus denses de la ville et réunissant ainsi sa plus grande diversité ethnique et culturelle. En parallèle, de nouvelles lois ont été adoptées dans la périphérie, imposant aux bâtiments résidentiels un recul par rapport aux limites de la parcelle et marquant ainsi la fin de la maison à cour intérieure construite autour du périmètre de la parcelle. À partir de ce moment, les villas familiales individuelles et climatisées seront construites derrière de hauts murs de séparation.<sup>442</sup>

<sup>442</sup> Velegrinis, Katodrytis, 2015.



Photo 3 : Vue aérienne de la tour World Trade Center inaugurée en 1979. Source : Municipalité de Dubaï.



Photo 4 : Vue aérienne depuis la World Trade Center sur Jumeira et la Sheikh Zayed Road. Source : Municipalité de Dubaï.



Carte 8 : Plan simplifié de Dubaï montrant l'emplacement du port de Jebel Ali par rapport aux quartiers historiques de Deira et de Bur Dubai. Source : auteur.

### 3.2.3 Une Première Tentative d'une Approche Globale du Plan

En 1985, l'architecte/urbaniste grecque Doxiadis a été missionné par la Municipalité de Dubaï en coordination avec le Projet de Développement Urbain des Nations Unies<sup>443</sup> dans le temps pour mettre en place un nouveau plan directeur pour la ville.

Ce plan de développement proposé pour Dubaï a été préparé dans une perspective de vingt ans allant jusqu'à l'année 2005 et constitua une première tentative de réflexion sur le développement futur de l'émirat dans son ensemble, contrairement aux plans précédents qui ne portaient que sur la crique et ses environs. Faisant la différence entre les centres urbains et ruraux, ce plan était le premier à réfléchir au niveau de la totalité du territoire de Dubaï au sujet de son développement démographique et urbain futur en mettant l'accent sur la nécessité de développer les équipements publics et sociaux.

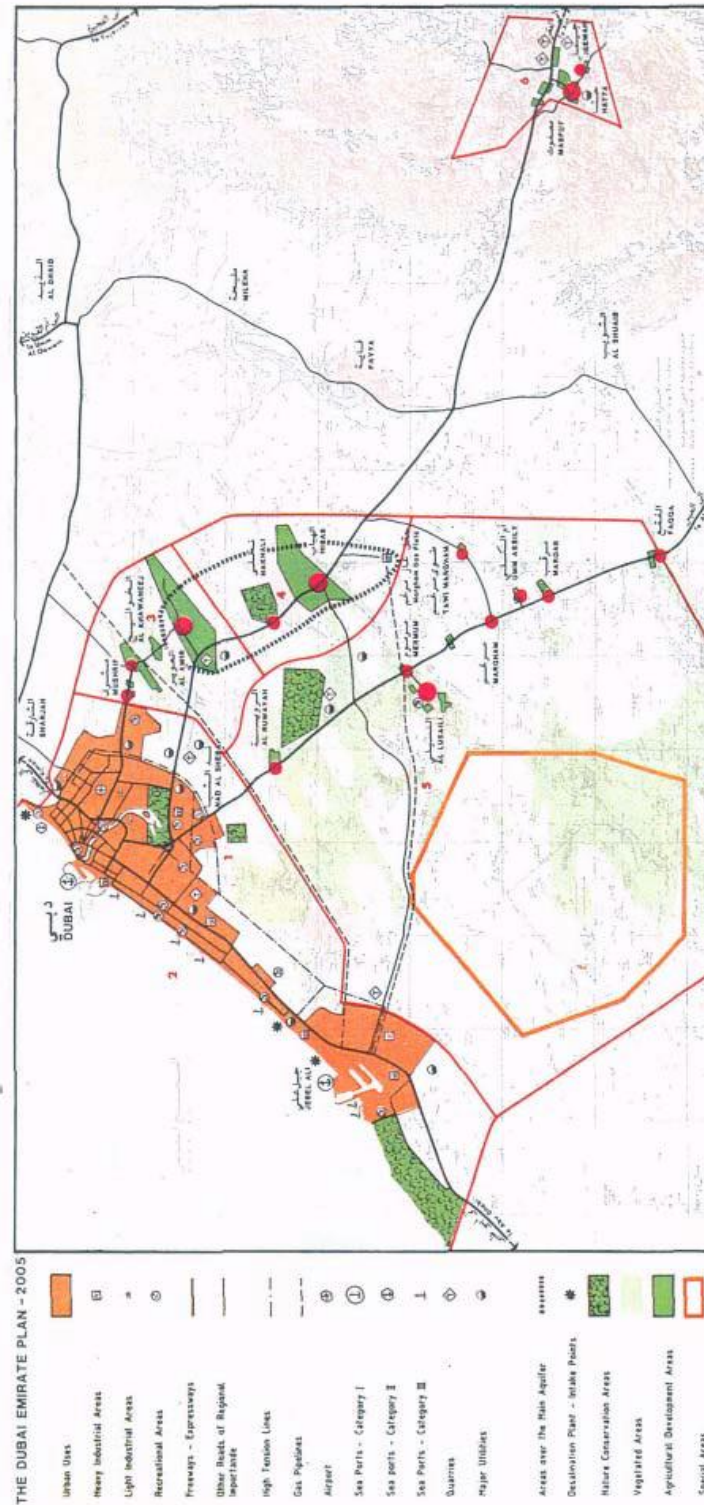
Doxiadis avait distingué entre les centres urbains et les centres ruraux en préparant deux plans séparés : Le premier concerne le développement de centres urbains dans la zone déjà urbanisée de Dubaï, tandis que le second fournit des détails sur le développement de ses centres ruraux. Un plan de développement des services a également été élaboré pour souligner les besoins en matière de transports, services publics et équipements publics, ainsi que des propositions pour l'amélioration de l'approvisionnement en eau, de l'alimentation en électricité, de l'assainissement, du drainage des eaux usées et de pluie, de la protection contre les incendies et enfin le développement des systèmes de télécommunications.

Au niveau du centre-ville, le plan avait fourni un cadre de planification pour le développement d'un quartier central d'affaires (*Central Business District*) en tenant compte des prévisions de croissance de la population et de l'emploi, de la demande croissante pour les transports et l'usage des voitures.

---

<sup>443</sup> United Nations Development Planning Project.





Carte 9 : Le plan de développement de Dubaï dessiné par Doxiadis en 1985. Source : Doxiadis Associates (1985).

### 3.2.4 La Naissance d'un Premier Plan Directeur

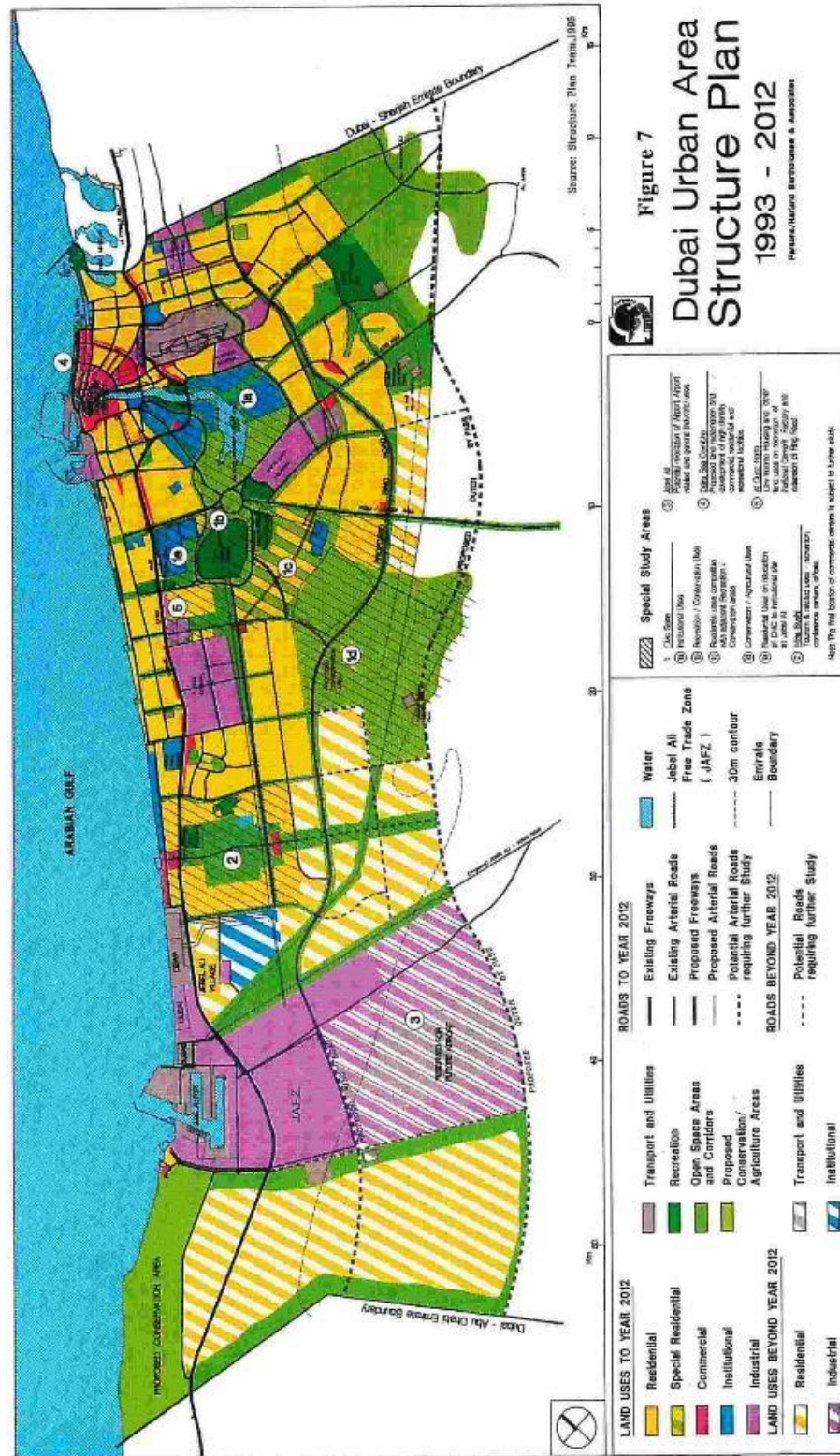
En 1993, la Municipalité de Dubaï a repris le travail sur un nouveau plan directeur pour la ville<sup>444</sup>, qui était basé principalement sur le développement économique et urbain de la ville comme moteur de son développement futur.

Le plan avait pour but d'être flexible pour pouvoir s'adapter aux changements. Classifiant l'émirat en trois occupations de sols principales – résidentielle, commerciale et industrielle – le plan divisa la ville en des zones monofonctionnelles connectées par un réseau routier qui lui donna sa forme urbaine actuelle.

Mais la majorité des objectifs de développement stratégique fixés par ce plan n'ont pas vu le jour, plus particulièrement au sujet de la compacité de la ville, l'établissement de corridors verts structurants l'étalement urbain et l'assurance d'une certaine mixité sociale entre population locale et expatriée dans les zones résidentielles. Les politiques qui assureraient ce mélange social n'ont pas été mises en place ni celles pour encourager la population émiratie à se déplacer de nouveau des zones résidentielles périphériques vers le centre-ville. Mais l'enjeu le plus important resta celui du logement de la population expatriée, qui a été laissé au libre jeu de l'offre et de la demande du marché immobilier.

---

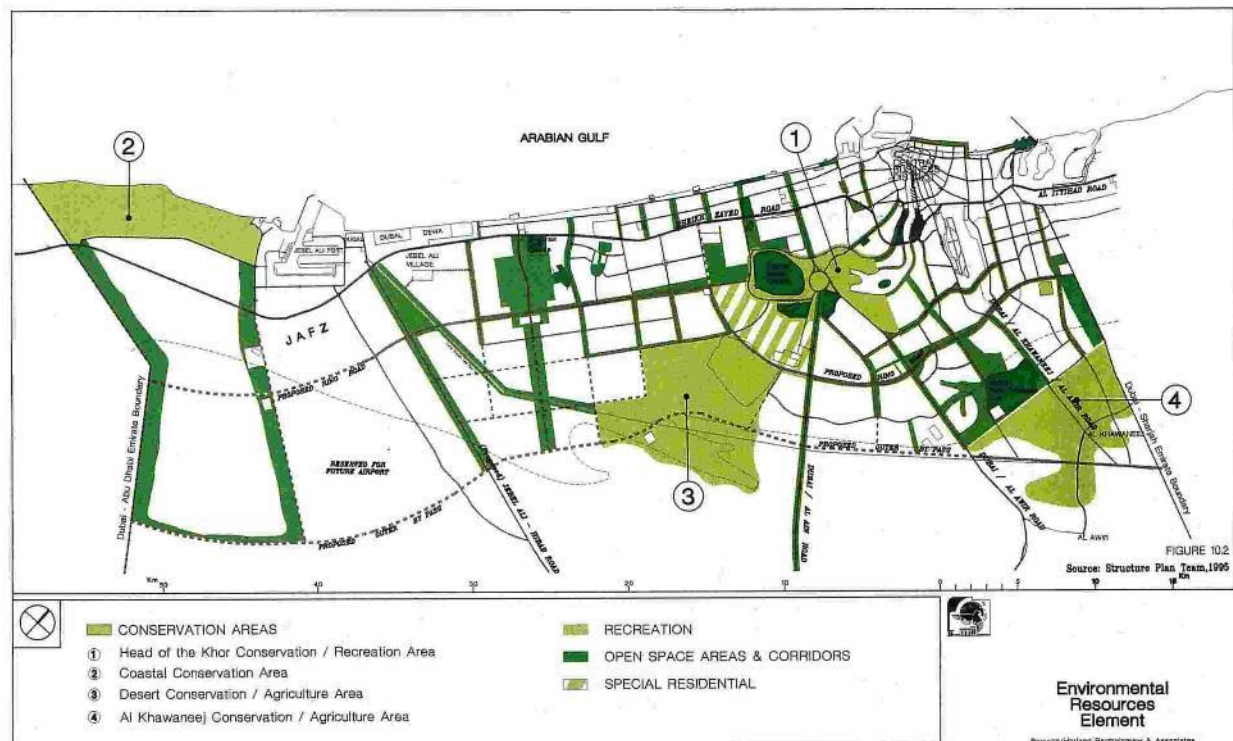
<sup>444</sup> La municipalité de Dubaï avait commissionné l'élaboration du plan structurel de Dubaï 1993-2012 à la société de conseil Parsons-HBA, Inc.



Carte 10 : Le plan structurel de Dubaï 1993 – 2012. Source : Municipalité de Dubaï (1995).



De même, les objectifs de développement durable fixés par ce plan n'ont pas été réalisés. Les principaux corridors d'espaces ouverts dessinés par ce plan auraient défini la forme de la ville où deux axes Est-Ouest étaient proposés pour relier la côte aux terres intérieures, le premier via la crique pour relier le centre-ville à la zone de conservation désertique et le deuxième reliant les développements touristiques du *Mina Siyahi* ou du port de plaisance de *Jumeira* au désert.



Carte 11 : Plan des éléments naturels proposé dans le plan de 1993. Source : Municipalité de Dubaï (1995).

Mais une fois de plus, ce plan qui devait guider le développement de l'émirat jusqu'en 2013 n'a pas été en mesure de faire face à, ni de prévoir la croissance massive du secteur immobilier et la croissance démographique.

Avec l'émergence des mégaprojets urbains et l'établissement des autorités régulatrices des zones franches, non soumises à l'autorité de la municipalité au début du XXI<sup>ème</sup> siècle, des « nouveaux venants » ont pris le contrôle d'une part considérable du développement urbain de la ville. Ainsi, la municipalité de Dubaï s'est vue obligée de revoir son plan directeur en 2003 pour incorporer

les enjeux de ces changements rapides au niveau de l'expansion de la ville et de sa gouvernance urbaine.

Dans cette même période, des problèmes de circulation, de pollution de l'air, et d'étalement urbain ont apparus. Le plan révisé mettait l'accent sur la nécessité de limiter l'étalement urbain, mais en même temps les méga développeurs continuèrent leurs plans d'expansion urbaine par l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation, notamment en multipliant les projets d'habitat individuel. De même, aucune importance n'était donnée au développement des moyens de transport en commun. La circulation et la mobilité à l'émirat continueraient à être assurée par l'expansion de son réseau routier.



Carte 12 : Le plan d'occupation des sols proposé par le plan structurel révisé de 2003 – 2012.  
Source : Municipalité de Dubaï (2003).

### 3.2.5 Le « Dubaï Plan 2020 » : Une Vision sans Issue

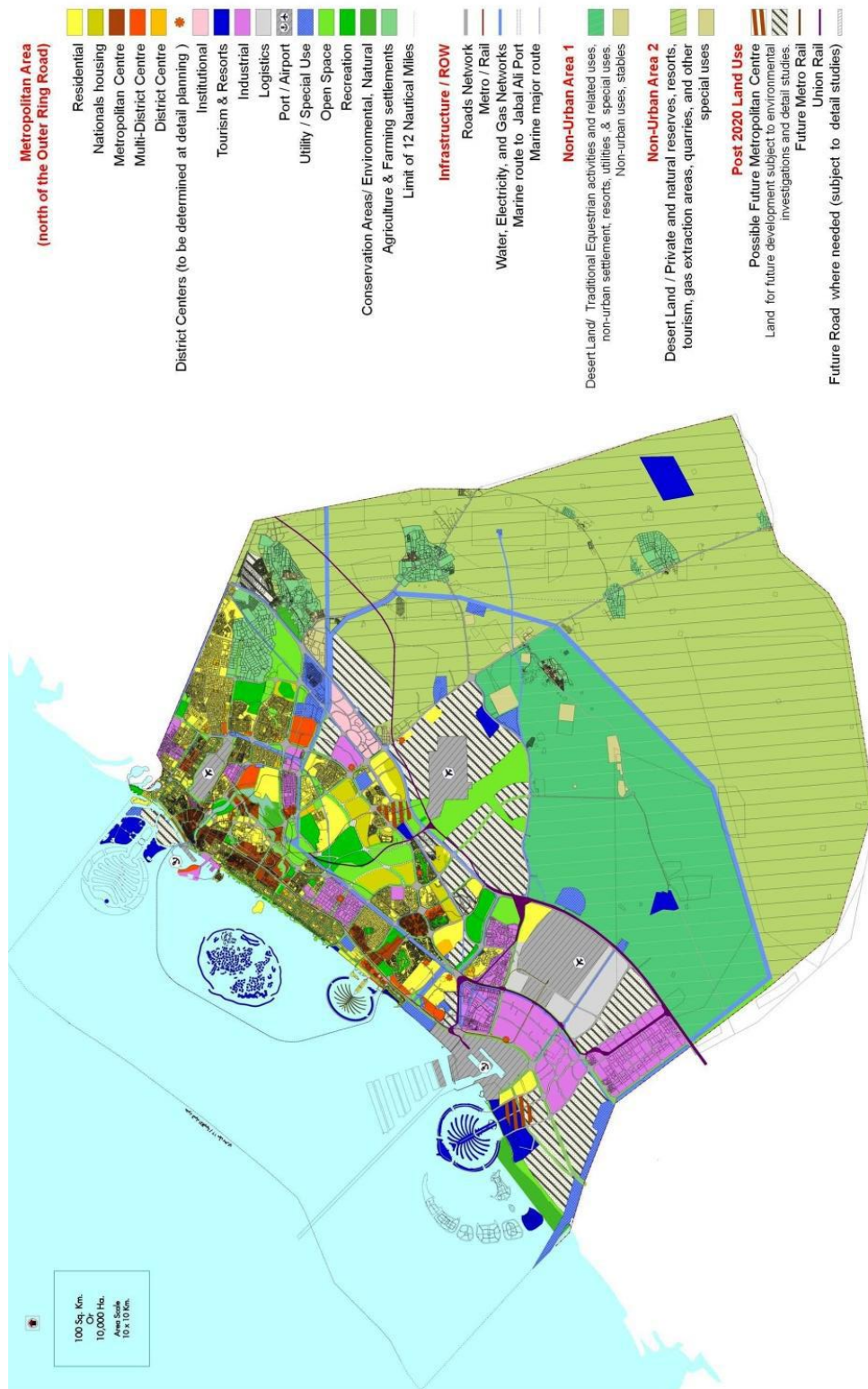
Une dizaine d'années plus tard, la Municipalité de Dubaï a annoncé en 2011 le nouveau plan directeur de la ville pour l'année 2020.

Ce plan couvre la totalité du territoire de l'émirat en prenant en considération les impacts de la crise financière de 2008 surtout au niveau de la projection de la croissance démographique et économique et essaie d'optimiser l'usage des sols en réponse aux enjeux environnementaux émergents et les transformations socio-économiques de l'émirat. Analysant différents scénarios de croissance économique et urbaine, le plan opte pour un cadre de planification spatial stratégique basé sur les principes de compacité de la ville, de développement urbain axé sur les transports en commun et la conservation des systèmes naturels. Le plan définit aussi, et pour la première fois, une région métropolitaine pour la ville et dessine la limite entre les zones urbaines et rurales et donc une limite à l'étalement urbain.

Au sujet de la gouvernance urbaine, le *Dubai Plan 2020* indique qu'au cours de la dernière décennie, le processus de gestion de l'aménagement urbain de Dubaï s'est considérablement fragmenté depuis que de nombreuses agences (méga développeurs et zones franches) préparent leurs propres plans d'aménagement pour des grands territoires de Dubaï sans être approuvés ni coordonnés avec la municipalité, l'autorité théoriquement en charge de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire de l'émirat.

Par conséquent, le plan propose un système de gouvernance urbaine pour Dubaï en mettant en place un Conseil Supérieur de l'Urbanisme (*Supreme Urban planning Council* ou *SUPC*), chargé de l'administration et de la coordination des activités de planification.

Le plan met également en évidence la nécessité de mettre en place de nouveaux mécanismes et outils pour sa mise en œuvre, en particulier une nouvelle loi de l'urbanisme et l'environnement, qui faciliterait et clarifierait le système de planification de l'émirat.



Carte 13 : Le plan d'occupation des sols proposé par le Dubai Plan 2020. Source : Municipalité de Dubaï (2011).

Malgré le fait que le *Dubai Plan 2020* a été approuvé par deux décisions du Conseil Exécutif de l'émirat, le premier numéro 22 de 2011, adoptant le plan et ses orientations stratégiques, et le deuxième numéro 23 de 2011, adoptant la mise en place du Conseil Supérieur, nul n'a été appliqué et cela en raison de la faible position politique et le degré d'influence de la municipalité sur le Cheikh devant les puissants méga développeurs qui voyaient dans ce plan un affaiblissement de leur pouvoir.

## Chapitre 4 : L(es) acteur(s) d'une métropolisation incomplète

### 4.1 De la ville marchande à l'émirat entreprise

Comme évoqué dans le chapitre précédent, le *Majlis* était formé des dirigeants de la communauté marchande. Ainsi cette relation, indispensable mais indésirable, entre souverain et classe marchande remontant jusqu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle a joué un rôle assez important au niveau de la prise de décision politique et du développement socio-économique de l'émirat, mais a été aussi la source d'une ambiguïté grandissante entre public et privé.

#### 4.1.1 Le Rôle des Marchands dans la Prise de Décision

Dubaï doit beaucoup de sa prospérité et de son développement à ses marchands qui ont joué un rôle clé dans la restructuration de l'économie et dans le processus de la prise de décision politico-économique. Aujourd'hui, ils continuent à jouer un rôle essentiel non seulement au niveau économique, mais aussi en reformulant la structure politique de Dubaï. Ainsi, ces commerçants ont assumé des rôles supplémentaires de prestataires de services, planificateurs, médiateurs de la culture locale et internationalistes représentant le Golfe dans le monde entier.<sup>445</sup>

Alors que ces marchands ont tiré leurs richesses de nombreuses sources, y compris la pêche, le commerce et les expéditions perlières, le souverain dépendait entièrement des taxes imposées aux flottes et des revenus douaniers pour assurer ses propres revenus et pour financer le trésor public. Bien que les taxes sur les expéditions perlières étaient collectées saisonnièrement par une personne nommée par le souverain, la collecte des droits de douane n'était pas effectuée par un agent public ; mais plutôt le souverain accorda cette fonction à un marchand qui accepta de lui remettre en contrepartie une certaine somme annuelle.<sup>446</sup> Ceci a renforcé l'influence des marchands sur le souverain et leur a donné plus de pouvoir dans le système politique établi. Étant

---

<sup>445</sup> Al-Sayegh, 1998, p. 88.

<sup>446</sup> Heard-Bey, 1982, p. 249.

donné que les revenus du souverain n'étaient pas aussi importants que ceux des marchands de perles, et fluctuaient parfois en fonction du marché, le souverain se tournait souvent vers ces derniers pour assurer son financement, ce qui renforçait sa dépendance à leur égard. Cela finit par mener à une situation unique où les marchands étaient souvent en mesure de dicter leurs souhaits. Le souverain, pleinement conscient de ce fait, les nommait à son *Majlis* en récompense de leurs contributions financières.

Le *Majlis* est un conseil consultatif considéré comme le plus haut pouvoir central à Dubaï. Présidé par le souverain, il comprenait entre quinze et quarante membres venants des familles traitant traditionnellement des affaires publiques. Le *Majlis* était composé de commerçants et des chefs tribaux, chacun nommé en reconnaissance de sa contribution au développement de l'État-providence.<sup>447</sup> Le rôle du *Majlis* était de fournir au souverain les conseils ainsi qu'une assistance politique. Bien que le *Majlis* n'ait pas de pouvoir contraignant, le souverain serait prévenu par ses conseillers si ses décisions s'avéraient inacceptables, car sans le soutien du *Majlis*, il était difficile pour le souverain d'adopter n'importe quelle loi. Étant les notables de la ville et les principaux contributeurs au financement du trésor public, les marchands ont toujours occupé une place assez particulière dans le *Majlis*. Ils possédaient les clés de sa légitimité et donnaient aux ordres du souverain une sorte de sanction islamique dont il avait grandement besoin.

De plus, les marchands étaient des politiciens assez puissants et influents qui pouvaient, jusqu'à certaines limites, lever, soutenir ou favoriser le mécontentement entre la classe moyenne, les artisans, les pêcheurs et les esclaves. Les marchands étaient également les porte-parole des demandes et des revendications de la population. Ils avaient un accès direct au souverain, qui lui ne pouvait pratiquement pas gérer sans eux. En exerçant une pression sur le souverain chaque fois qu'ils le trouvaient nécessaire, les marchands entraînaient une grande influence sur le processus décisionnel économique et politique de l'époque.<sup>448</sup> Au cours de cette période, et par la suite, le rôle des marchands dépassa leur implication dans les affaires économiques et politiques de l'émirat. De plus, la situation économique favorable au début du XX<sup>ème</sup> siècle les a aidés à

---

<sup>447</sup> Le terme « État-providence » est utilisé pour faire référence aux États arabes du Golfe où aucun impôt sur le revenu n'est imposé aux citoyens et où les États prennent à leur charge le financement des services publics.

<sup>448</sup> Hourani, 1981, p. 44.



lancer le développement de l'éducation dans l'émirat visant à améliorer la sensibilisation sociale et à introduire la modernisation à Dubaï.<sup>449</sup>

Entre les années 1929 et 1939, l'émirat a vécu une période charnière suite à deux événements économiques mondiaux qui ont changé définitivement son tissu socio-économique. La perliculture et la Grande Dépression ont causé l'effondrement de l'économie perlère en 1929. L'introduction de la perle cultivée par les Japonais a également réduit les prix internationaux des perles, marquant ainsi la fin d'une longue histoire perlée dans le Golfe inférieur qui avait duré pour pendant des milliers d'années.<sup>450</sup> De même, le souverain a vu l'émergence de nouvelles sources financières provenant des concessions pétrolières et de celles de l'aéroport, lui assurant ainsi des revenus directs. Cela impliqua la chute du pouvoir d'influence des marchands à cause de l'écroulement de leurs sources de revenus<sup>451</sup> au dépend de la montée du pouvoir du souverain qui dépendait de ces derniers, entraînant ainsi le mouvement réformiste de 1938. De toute évidence, ces mouvements étaient la réponse des marchands mécontents qui avaient précédemment contrôlé les affaires locales, et qui, avec la fin de l'économie perlère, ont perdu une grande partie de leur richesse, mais peut-être encore plus important, une grande partie de leur pouvoir et de leur statut.<sup>452</sup>

Ainsi, dès l'année 1929, de nouvelles opportunités économiques générant des revenus directs au souverain ont été exploitées. En 1934, la Grande-Bretagne a choisi Dubaï pour accueillir sa base aérienne et quelques années plus tard, lorsque l'exploitation pétrolière a commencé, des redevances ont commencé à se verser sur le compte du Cheikh. Et comme ces redevances aériennes et pétrolières ont été payées directement au souverain, ce dernier les considéra comme personnelles. De ce fait, cette nouvelle source de revenu était la clé de son indépendance vis-à-vis des marchands, situation sans précédent dans l'histoire de Dubaï.

En 1937, Cheikh Saïd bin Maktoum (régnant entre 1912 et 1958) signa avec la *British Petroleum Concessions Ltd.* un accord de concession pétrolière pour une durée de vingt-cinq ans et recevra

---

<sup>449</sup> Al-Sayegh, 1998, p. 91.

<sup>450</sup> Ramos, 2009, p. 9.

<sup>451</sup> Certains marchands ont même fait faillite ce qui les a privés de leurs privilèges sociaux et politiques.

<sup>452</sup> Ramos, 2009, p. 10.



60,000 roupies à la signature ainsi qu'un revenu annuel de 300,000 roupies, avec 200,000 roupies supplémentaires à chaque fois qu'un nouveau gisement de pétrole est découvert, à ceux-là s'ajoute un prix d'exportation de 3 roupies par baril.<sup>453</sup>

Soudainement, les marchands se trouvèrent privés de leurs privilèges et de leur statut politique antérieurs, et le souverain ne dépendait plus d'eux financièrement. Face à ce changement brusque et les difficultés économiques auxquelles ils faisaient face, les marchands demandèrent une réforme du système économique auprès du souverain. Davantage, les marchands se sont également tournés vers le seul moyen qui leur semblait disponible : le commerce des armes, la contrebande d'or et la traite des esclaves ; les trois interdictions que les autorités britanniques avaient imposées avec la signature des accords de la Trêve engendrant ainsi la colère de la Grande-Bretagne.<sup>454</sup>

Le mécontentement des marchands finissait par le mouvement réformiste de 1938. La plupart des adhérents à ce mouvement étaient des anciens marchands riches dont certains venaient de la famille même du Cheikh. Inspirés par le mouvement de réforme politique réussi au Koweït, les marchands de Dubaï se sont révoltés. En octobre 1938, Cheikh Saïd s'est vu obligé d'accepter la mise en place d'un véritable conseil consultatif visant principalement une réforme économique et la restauration du caractère marchand multinational de Dubaï.<sup>455</sup>

Présidé par le souverain, le nouveau *Majlis*, formé de quinze membres choisis parmi les notables de Dubaï, a tenté des réformes politiques mais aussi sociales, répondant ainsi aux besoins de la communauté marchande. Les services douaniers furent réglementés, le port élargi, et un conseil municipal créé. Cependant, la mesure la plus marquée était celle du contrôle des revenus financiers de l'émirat. Le *Majlis* décida qu'il contrôlerait les revenus ainsi que les dépenses de Dubaï, et que toutes les décisions devaient être ratifiées par la majorité des voix. Le *Majlis* a également décidé de la quotité du souverain des revenus de l'émirat, fixée à un huitième du total

---

<sup>453</sup> Davidson, 2008, p. 27.

<sup>454</sup> Al-Sayegh, 1998, p. 95.

<sup>455</sup> Al-Sayegh, 1998, p. 95.

des revenus et que toutes les redevances des concessions aériennes et pétrolières devraient aller au trésor public et non pas au Cheikh, ce qui, en réalité, signifia un retour à la situation initiale.<sup>456</sup>

L'antipathie de Cheikh Saïd envers le nouveau *Majlis* était prévue. L'idée d'un conseil exécutif avec un pouvoir réel était peu susceptible d'être acceptée par le souverain qui estimait que le *Majlis* ne devrait être qu'une assemblée de notables avec une fonction consultative uniquement. En outre, il a perçu ce mouvement réformiste comme un défi direct à son autorité personnelle et à son nouveau statut.

Par conséquent, en mars 1939, après seulement cinq mois de vie du *Majlis*, le souverain a forcé sa dissolution. À sa place, il nomma un nouveau comité de marchands sous le nom de *Majlis al-Tujjar* pour poursuivre les réformes engagées par l'ancien *Majlis* et régler les différends entre les commerçants. *Majlis al-Tujjar* était un compromis entre la vieille règle autocratique impopulaire du Cheikh et le *Majlis* formé suite au mouvement réformiste. Bien que le nouveau *Majlis* soit principalement composé de marchands, il a été présidé par le souverain. Son rôle était principalement de continuer la réforme et l'amélioration du système économique. Dans un effort pour réduire la tension entre le pouvoir dominant et la communauté marchande, le souverain a nommé cinq membres de l'ancien *Majlis* pour faire partie du nouveau, reconnaissant ainsi les efforts de la communauté marchande et évitant tout mécontentement éventuel.<sup>457</sup> Malgré sa courte durée de vie, les efforts du *Majlis* n'étaient pas tous perdus. Un sentiment de fierté et d'optimisme pour le futur bien-être de l'émirat a été généré.<sup>458</sup> L'environnement commercial dynamique qui l'a produit a engendré par la suite des réformes et des progrès durables ; il a également servi de fondement à la prospérité actuelle de Dubaï et comme modèle de développement urbain réussi pour les autres émirats.<sup>459</sup>

Bien que le *Majlis al-Tujjar* fut commencé avec une faible influence des marchands vis-à-vis d'une croissance de l'autorité du souverain, il s'est terminé par un partage plus équilibré des responsabilités. La communauté marchande a dû apprendre à coexister avec le nouvel ordre tout

---

<sup>456</sup> Ibid.

<sup>457</sup> Al-Sayegh, 1998, p. 96.

<sup>458</sup> Heard-bay, 1982, p. 257.

<sup>459</sup> Peck, 1986, p. 39-40.

en exerçant un rôle plus large dans ce nouveau cadre. En conséquence, les années 1940 ont témoigné d'une période de croissance économique et de réajustement politique dont les marchands ont beaucoup profité. Ainsi, pour le reste des années 1940 et 1950, Dubaï gagna de l'importance comme plate-forme pour le commerce et les échanges internationaux.

En 1958, Cheikh *Rashid bin Saïd Al Maktoum* succéda son père et prit le pouvoir à Dubaï. Il adopta une approche pratique pour gouverner Dubaï et effectuait deux promenades quotidiennes en ville pour discuter avec les hommes dans la rue.<sup>460</sup> En soirée, Cheikh *Rashid* régulièrement convoquait le *Majlis* chez lui, rencontrait les commerçants et les notables de la ville pour personnellement entendre et répondre à leurs plaintes.<sup>461</sup> *Hamad bin Sukat*, un ami de Cheikh *Rashid*, nota :

« Il (Cheikh *Rashid*) était pressé de lancer le développement de Dubaï. Cheikh *Rashid* a utilisé son formidable enthousiasme et son pouvoir de persuasion pour inciter les gens qui l'entouraient. Dans ... le *Majlis*, je l'apercevais parler aux hommes de ses idées et réunir les efforts de plusieurs personnes pour commencer, puis pour réussir, des projets que quelques heures plus tôt tout le monde pensait improbable ». <sup>462</sup>

Profitant de la principale force de Dubaï, Cheikh *Rashid* (régnant entre 1958 et 1990), lui-même marchand, institutionnalise sa relation avec les marchands à travers son *Majlis* et concentre ses efforts sur le commerce, même après la découverte du pétrole aux Émirats. Ses initiatives visant à promouvoir la modernisation du port au cours des années 1950 ont contribué à la prospérité commerciale de Dubaï.<sup>463</sup> De même, il créa une force de police et, en 1957, il a mis en place un conseil municipal assurant ainsi une structure et un ordre à la croissance économique rapide de Dubaï.<sup>464</sup>

---

<sup>460</sup> Mayo et al., 2010, p. 2.

<sup>461</sup> Wilson, 1999, p. 65.

<sup>462</sup> Ibid, p. 61.

<sup>463</sup> Al-Sayegh, 1998, p. 98.

<sup>464</sup> Peck, 1986, p. 46.

La nécessité d'améliorer les services de la ville et de planifier son futur développement tout en gardant son caractère de ville marchande a conduit de nombreux commerçants à s'impliquer financièrement dans les projets de développement de la ville et de son infrastructure. Au fur et à mesure que le besoin de services publics s'est développé entre le milieu des années 1950 et le début des années 1970, la base d'un système par lequel la plupart des services communautaires ont été entrepris par le secteur privé a été établie. Cela a permis aux marchands de participer activement à l'économie, acquérant ainsi de nouveaux rôles en tant que fournisseurs de services, ce qui a rendu la structure économique de Dubaï très différente de celle des autres pays du Golfe. De nombreux services ont été fournis par des entreprises privées et non par le gouvernement. La *Dubai Electricity Company* appartenait à un certain nombre de marchands locaux. De même, la plupart des actionnaires de la *Dubai Telephone Company* étaient des marchands.<sup>465</sup> Les commerçants ont également financé d'autres projets, y compris des projets d'habitation. Le comité de gestion du port de Dubaï comptait parmi ses membres des commerçants de grande importance à côté des banquiers et des représentants des sociétés de conseil.<sup>466</sup>

En janvier 1968, le gouvernement du Royaume-Uni a annoncé son intention de mettre fin à son traité avec les émirats formant les États de la trêve. Pendant quatre années, les dirigeants respectifs de ces émirats ont entamé des discussions et des négociations avant de se mettre d'accord sur la structure politique et constitutionnelle à adopter lors du retrait britannique.<sup>467</sup> Ainsi, le 2 décembre 1971, les Émirats arabes unis ont été officiellement créés et les dirigeants des sept États de la trêve ont formé le « Conseil Supérieur des Souverains » dans la nouvelle Constitution adoptée.<sup>468</sup>

Formé pour diriger le nouvel État, le Conseil Supérieur était responsable des questions de politique générale, notamment l'éducation, la défense, les affaires étrangères, le développement économique et la ratification des lois fédérales. Les sept membres du Conseil Supérieur fonctionnaient comme un conseil d'administration d'une entreprise et, quand le Conseil n'était pas en session, les dispositions de la Constitution déléguaient l'essentiel des pouvoirs au

---

<sup>465</sup> Trench, 1994, p. 393-394.

<sup>466</sup> Heard-Bay, 1982, p. 259.

<sup>467</sup> Al Abed, 2001, p. 121.

<sup>468</sup> Mayo et al., 2010, p. 3.

président.<sup>469</sup> Cheikh *Zayed* d'Abu Dhabi a été élu premier président des Émirats, Cheikh *Rashid* a été le premier vice-président et son premier fils, Cheikh *Maktoum*, le premier Premier ministre.<sup>470</sup>

#### 4.1.2 Dubaï l'Émirat Entreprise

Au début des années 1990, Cheikh *Mohammed bin Rashid Al Maktoum* n'avait que le titre de prince héritier, la couronne de Dubaï étant revenue à son frère aîné, *Maktoum bin Rashid Al Maktoum* qui régna entre 1990 et 2006, date de sa mort. Mais celui-ci, passionné de pur-sang, préfère sillonner les hippodromes étrangers que gérer les affaires publiques.<sup>471</sup> Le cadet se retrouve donc souverain de fait. Sous sa baguette, *Cheikh Mohammed bin Rashid*, régnant depuis 2006, a fait passer Dubaï de la ville-entrepôt à la ville-spectacle, d'une économie de stockage fondée sur la réexportation, à une économie de services, avec l'immobilier de luxe, le commerce de détail et le tourisme, tout cela en consolidant son rôle de plaque tournante des échanges maritimes entre l'Europe et l'Asie.<sup>472</sup>

##### 4.1.2.1 Cheikh Mohammed : homme d'affaires ou dirigeant politique ?

Né à Dubaï en 1949, Cheikh *Mohammed* a passé ses premières années dans la maison familiale de *Al Maktoum* dans le quartier de *Al-Chindaghah* avec ses parents, ses grands-parents et ses trois frères<sup>473</sup>. *Hamad bin Sukat*, un ami de la famille, se souvenait de Cheikh *Mohammed* comme « un jeune curieux, toujours en mouvement, en train de jouer et d'explorer... voulant savoir ce qui se passait autour de lui »<sup>474</sup>.

---

<sup>469</sup> Heard-Bey, 2005.

<sup>470</sup> Davidson, 2008.

<sup>471</sup> Barthe, 2017.

<sup>472</sup> Ibid.

<sup>473</sup> King et al., 2001.

<sup>474</sup> Mayo et al., 2010, p. 3.

Très jeune, Cheikh *Mohammed* a rejoint son grand-père au *Majlis*, assis à ses côtés et écoutant attentivement les discussions<sup>475</sup>. Après ses études dans l'école de *Al-Ahmadiya* à *Deira* dans les années cinquante, en août 1966, à 17 ans, Cheikh *Mohammed* s'est inscrit à la *Bell School of Languages* de Cambridge, en Angleterre, afin d'améliorer sa maîtrise de la langue anglaise. Deux ans plus tard, après avoir terminé le programme de l'école d'officiers de Mons à *Aldershot*, à quarante kilomètres de Londres, il rentre Dubaï, à 19 ans, pour assister à la formation des Émirats arabes unis et assumer ses premières responsabilités publiques à la tête des forces de police et de la sécurité publique de Dubaï<sup>476</sup>.

Lorsque les dirigeants des États de la trêve ont signé la Constitution qui créa les Émirats en 1971, le père de Cheikh *Mohammed* le nomma procureur général et ministre de la Défense, le plus jeune au monde à l'âge de 21 ans<sup>477</sup>, un rôle qu'il va poursuivre pendant les années 80<sup>478</sup>. Après avoir assumé le rôle de chef de la police et de la sécurité, Cheikh *Mohammed* a été nommé directeur du département du pétrole où il travaillait en étroite collaboration avec la société *Conoco* et plusieurs autres sociétés étrangères, tout en gérant un nombre croissant de conseillers expatriés et de milliers d'ouvriers<sup>479</sup>.

En plus de ses tâches militaires, Cheikh *Mohammed* a été invité par son père à superviser un nouveau chantier naval, celui de la construction des cales sèches<sup>480</sup>. Au fur et à mesure de l'avancement du projet, le père de Cheikh *Mohammed* a annoncé la mise en place d'un comité dirigé par Cheikh *Mohammed* qui sera chargé de l'administration de l'aéroport international de Dubaï<sup>481</sup>.

Au début des années 1980, *Gulf Air* était la principale compagnie aérienne des Émirats et opérait à partir d'Abu Dhabi. Mais, l'aéroport de Dubaï appliquant une politique de ciel ouvert invitait les compagnies aériennes internationales à s'épanouir ; *Gulf Air*, protestant contre la

---

<sup>475</sup> Ibid.

<sup>476</sup> King, 2001.

<sup>477</sup> Mayo et al., 2010, p. 4.

<sup>478</sup> Jacobson, 1985.

<sup>479</sup> Fyfe, 1990.

<sup>480</sup> Mayo et al., 2010, p. 5.

<sup>481</sup> Ibid.

concurrence, demanda à Dubaï un traitement spécial en menaçant de réduire ses liaisons avec l'émirat. En réponse, Cheikh Mohammed fournit 10 millions de dollars pour louer une flotte de Boeing 737 afin de démarrer la propre compagnie aérienne de Dubaï, *Emirates Airlines*<sup>482</sup>; et le 25 octobre 1985, *Emirates Airlines* effectua son premier vol au départ de Dubaï vers Karachi<sup>483</sup>.

En 1991, Cheikh *Rashid* est décédé et c'est son fils aîné Cheikh *Maktoum* qui prendra le pouvoir. Même si Cheikh *Mohammed* n'était pas le vrai dirigeant, son frère aîné comptait beaucoup sur lui pour concevoir l'avenir de Dubaï en tant que centre commercial et d'affaires moderne<sup>484</sup>. Avec sa nouvelle responsabilité, Cheikh *Mohammed* a poursuivi les efforts de son père pour diversifier l'économie de Dubaï loin du pétrole. Il déclara que les activités économiques variées de Dubaï dépendent d'une politique visant à réduire la dépendance au pétrole en tant que source unique de revenus<sup>485</sup>.

Mais le système en place à Dubaï présentait également des limites, particulièrement en ce qui concerne les pratiques financières. Les finances dans la culture islamique suivaient des modèles différents de l'approche occidentale avec une principale différence : l'Islam interdit les transactions portant intérêt telles que les prêts, les comptes d'épargne et les hypothèques. Les intérêts sont considérés comme injustes et comme un moyen de transfert de la richesse des pauvres vers les riches, constituant ainsi une violation des principes fondamentaux de l'Islam<sup>486</sup>.

Pour surmonter ces limites, Cheikh *Mohammed* a créé les zones franches régies par un code civil et non par le droit islamique, ce qui incita fortement les entreprises étrangères à s'installer à Dubaï. Les zones franches étaient délimitées géographiquement où les entreprises bénéficiaient d'une exonération fiscale de 100% pendant 50 ans, d'une propriété à 100% (contre 49% ailleurs à

---

<sup>482</sup> Davidson, 2008, p. 109–110.

<sup>483</sup> Site web de Emirates Airlines, <https://www.emirates.com/ae/english/about-us/history.aspx> (consulté le 9 août 2019).

<sup>484</sup> Davidson, 2008, p. 145.

<sup>485</sup> Mayo et al., 2010, p. 6-7.

<sup>486</sup> Ghazali, 1994, p. 447-448.

Dubaï) et d'un droit du travail flexible<sup>487</sup>. La *Jebel Ali Free Zone Authority* (JAFZA) fut la première zone franche créée en 1985 avec 19 entreprises<sup>488</sup>.

#### 4.1.2.2 Immobilier et tourisme : les moteurs de la croissance économique

Alors que les zones franches attiraient les entreprises étrangères à Dubaï, plusieurs sociétés appartenant au gouvernement ont été créées pour soutenir la croissance de l'économie.

En 1997, *Emaar* fut créée, avec des fonds d'origine un peu floue, derrière lesquels beaucoup d'observateurs voient la fortune de Cheikh Mohammed. Ce géant de l'immobilier, devenu aujourd'hui numéro un du secteur au Proche-Orient et qui a enregistré 4,2 milliards de dollars de chiffre d'affaires en 2016, se retrouve derrière la plupart des icônes de Dubaï : la *Burj Khalifa*, le *Dubai Mall*, le plus grand centre commercial au monde, la *Dubai Marina*, un canal de trois kilomètres de long bordé de restaurants et de tours résidentielles, et récemment le *Dubai Opéra*. *Emaar* est aussi à l'origine de plusieurs chaînes d'hôtels de luxe, d'un club équestre, d'un parcours de golf et d'une dizaine d'enclaves résidentielles tel que *The Lakes*, *The Springs*, *The Meadows*, *The Greens*, *The Views*, etc. Ce succès est attribué à un homme : Mohammed Al-Abbar, le fondateur d'*Emaar* et à la fois le conseiller personnel et l'exécutant privilégié de Cheikh Mohammed.<sup>489</sup> « Si Cheikh Mohammed est le PDG de l'émirat, Al-Abbar est son directeur du développement », affirme Nicholas Maclean, directeur de la branche dubaïote de CBRE, un géant du conseil en immobilier d'entreprise.

Benjamin Barthe décrit brièvement la biographie de Mohammed Al-Abbar qui est né en 1956, dans un foyer assez modeste et à une période de transition critique dans la région : après la mort de l'économie perlière, victime de la concurrence des perles de culture japonaises, et avant l'essor de l'économie pétrolière. Composée de douze enfants, la famille Al-Abbar vit dans une maison en branches de palmier. Au milieu des années 1970, les revenus du port et du pétrole financent des bourses d'études à l'étranger. Al-Abbar en décroche une et s'envole pour les Etats-

---

<sup>487</sup> Mayo et al., 2010, p. 7.

<sup>488</sup> Site web de Jebel Ali Free Zone Authority (JAFZA), <http://jafza.ae/about-us/> (consulté le 9 août 2019).

<sup>489</sup> Ibid.



Unis, comme des milliers d'autres enfants de la petite classe moyenne du Golfe. À son retour, diplômé en management de l'université de *Seattle*, il intègre la banque centrale des Emirats arabes unis.

Mais le trentenaire a besoin de défis plus stimulants. Au début des années 1980, il s'en va gérer à Singapour les avoirs d'un fonds d'investissement dubaïote, très actif dans l'immobilier local. Le dragon asiatique, sous la tutelle de l'autoritaire Lee Kuan Yew, connaît une croissance fulgurante, tirée par les services bancaires et portuaires, le commerce et le tourisme. Il abrite déjà une dizaine de *malls*<sup>490</sup> climatisés, où toute la région, soumise à un climat étouffant, vient faire ses emplettes. Son modèle de développement, à la fois dirigiste et libéral, retient l'attention du natif de Dubaï, cette autre cité-Etat, où les températures sont encore plus éprouvantes.

De retour aux Émirats en 1992, Mohammed Al-Abbar prend la direction du *Department of Economic Development*, un cabinet d'études rattaché au gouvernement de Dubaï. C'est là qu'il fait la connaissance de Cheikh Mohammed.

Ainsi, les deux hommes, conscients que les réserves de pétrole de Dubaï sont en voie d'épuisement, sont animés de la même urgence d'entreprendre. Ils partagent aussi la conviction que le « capitalisme d'Etat » singapourien est transposable chez eux. En 1996, et suite au grand succès du festival de shopping,<sup>491</sup> évènement organisé par Al-Abbar, ce dernier accroît son crédit auprès de Cheikh Mohammed. Son background joue aussi, comme le note le politicologue Alexandre Kazerouni : « Ne venant pas d'une grande tribu, il a le profil de l'homme à qui l'on peut faire confiance. Dans ces régimes, il est courant de donner du pouvoir à des individus qui ont des réseaux de solidarité peu étendus au niveau local ».<sup>492</sup> De ce fait, avec la création d'*Emaar*, Al-Abbar reçoit des terrains à bas prix, sur lesquels il lance ses premiers projets : *Dubai Marina* et *Emirates Hills*.

---

<sup>490</sup> Centres commerciaux.

<sup>491</sup> Les centres commerciaux se transforment en sites touristiques attirant plus que deux millions de visiteurs en une durée d'un mois.

<sup>492</sup> Kazerouni, 2017.

Comme Dubaï jouissait de belles plages et d'un climat chaud le long de l'année, mais avec un littoral qui ne faisait que seulement 70 kilomètres, Cheikh Mohammed, estimant que Dubaï ne devrait pas être limitée par sa petite taille, constitua une équipe chargée d'étudier la possibilité d'élargir le littoral de Dubaï<sup>493</sup> et décide de réaliser plusieurs projets de récupération de terres pour construire des îles artificielles au large de l'émirat en draguant des millions de tonnes de sable du golfe Persique. Ainsi, *Nakheel*, une autre société de développement immobilier créée par Cheikh Mohammed en 2000, commence à développer dès 2001 l'île de *Palm Jumeira*, le premier de leurs projets ambitieux. Entre 2003 et 2009, ils en rajoutent plusieurs : une autre île en forme de palmier, le *Palm Jebel Ali* et *the World*, un archipel de 300 îles conçu pour imiter les continents du monde<sup>494</sup>.

En 2006, Sheikh Mohammed a créé *Dubai World*, une société de portefeuille qui gérât et dirigeait un portefeuille d'entreprises et de projets pour le gouvernement de Dubaï et s'employait à faire de Dubaï une plaque tournante du commerce et du tourisme mondial<sup>495</sup>.

Outre JAFZA, les plus grandes entreprises du groupe *Dubai World* comprenaient *Nakheel*, *Dubai Ports*, les principaux opérateurs portuaires de Dubaï, et *Istithmar World*, la branche de gestion d'actifs. Détenue par le gouvernement de Dubaï sous la direction de Cheikh Mohammed, *Dubai World* était l'une des plus grandes sociétés de portefeuille au monde, avec près de 50,000 employés<sup>496</sup>. Ces sociétés étaient gérées comme des sociétés privées, dont Cheikh Mohammed avait défini la vision, fixant des objectifs et transmettant les directives essentielles à travers de décrets officiels<sup>497</sup>. Comme cette flotte de sociétés générât un excédent de revenus, *Istithmar*, qui signifie investissement en arabe, était responsable de réinvestir cet argent dans l'immobilier et dans le capital-investissement. Ainsi, *Istithmar* possédait un portefeuille couvrant développement immobilier, services maritimes, commodités, ports et zones franches<sup>498</sup>. Comme

---

<sup>493</sup> Moody, 2008.

<sup>494</sup> Mayo et al., 2010, p. 8.

<sup>495</sup> Ellis, 2007.

<sup>496</sup> Mayo et al., 2010, p. 8.

<sup>497</sup> Ibid.

<sup>498</sup> Ibid.

*Istithmar* n'avait qu'un seul actionnaire riche, le gouvernement de Dubaï, elle n'avait que peu de contraintes par rapport à ses concurrentes du secteur privé<sup>499</sup>.

Ainsi, vers le milieu des années 2000, Dubaï s'est dotée de deux leviers de développement immobilier supplémentaires, *Nakheel* et *Dubai Properties*. Des firmes rattachées à deux holdings d'Etat, *Dubai World*, dirigée par Sultan Ahmed Ben Soulayem, et *Dubai Holding*, présidée par Mohammed Al-Gergawi. Le trio que ces entités formaient avec *Emaar* fonctionnait selon un mode hybride, mi-privé, mi-public, caractéristique de l'émirat.<sup>500</sup> Le pouvoir souverain les finance, tout en leur laissant une grande autonomie de décision et en stimulant la concurrence entre elles. Le résultat est spectaculaire. En quelques années, Dubaï accueille une dizaine de zones franches (*Media City*, *Healthcare City*, *Maritime City*, *Internet City*, etc.), de complexes hôteliers, de tours de bureaux, de *malls* et de résidences fermées.



Photo 5 : Photo satellite montrant le projet de la Palm Jumeira, la Dubai Marina et le Emirates Hills. Source : NASA, Tim Kopra, 2016.

---

<sup>499</sup> Roy, 2007.

<sup>500</sup> Barthe, 2017.

De ce fait, le développement immobilier de Dubaï a joué un rôle majeur dans la vision de Cheikh Mohammed de construire l'une des principales destinations touristiques au monde en cherchant à captiver investisseurs et visiteurs avec une série de projets d'envergure. Grâce à ces investissements, le nombre de visiteurs à Dubaï est passé de 1 million en 1992 à 5 millions en 2005, et Cheikh Mohammed souhaitait atteindre 15 millions en 2010<sup>501</sup>. La plupart des visiteurs étaient britanniques, russes, anglais et saoudiens, tandis que les Nord-Américains arrivaient en plus petit nombre<sup>502</sup>.

Au moment où Cheikh Mohammed a pris les rênes du pouvoir à Dubaï, le 4 janvier 2006, il était largement connu sous le nom de « PDG de Dubaï ». Lorsque Steve Kroft, dans une émission spéciale de *CBS 60 Minutes* intitulée *Dubai Inc.*, a demandé à Cheikh Mohammed s'il convenait de l'appeler le PDG de Dubaï, il a répondu : « Je pense, oui. J'ai changé la façon de faire du gouvernement... pour que cela fonctionne comme une grande entreprise ». Et Lorsque Kroft l'a interrogé sur ce qu'il le motivait pour construire Dubaï, il a répondu : « Je veux que Dubaï soit le numéro un. Pas dans la région, mais dans le monde... Le numéro un dans tout : l'éducation supérieure, la santé, le logement... donner à mon peuple la meilleure qualité de vie ».<sup>503</sup>

En conséquence, le gouvernement se confond pratiquement avec l'entreprise privée : Tout en contrôlant les rouages administratifs de l'Etat, les hauts responsables de l'émirat sont à la tête d'une grande entreprise de BTP<sup>504</sup> propriété de la famille Al-Maktoum. En réalité le gouvernement est une équipe de gestion de portefeuille dirigée par trois managers de haut vol qui sont en concurrence pour assurer à la dynastie le meilleur retour sur investissement possible.<sup>505</sup> Et dans un tel système, la notion de conflit d'intérêts n'a pas vraiment droit de cité.<sup>506</sup>

Ainsi, et jusqu'en octobre 2008, date à laquelle la crise financière mondiale a frappé l'économie de Dubaï, freinant son développement, le trio Mohammed Al-Gergawi, Mohammed Al-Abbar et

---

<sup>501</sup> Underhill, Patel, 2006.

<sup>502</sup> Fitzgerald, 2005.

<sup>503</sup> Sheikh Mohammed bin Rashid Al Maktoum, interviewé par Steve Croft.

<sup>504</sup> Entreprise de bâtiments et de travaux publics.

<sup>505</sup> Davis, 2007, p. 29.

<sup>506</sup> Wallis, 2005.

Sultan Ben Soulayem dirigeaient l'expansion de Dubaï, traduisant ainsi la « vision » de Cheikh Mohammed.

	Secteur Public	Secteur Privé
Mohammed Al-Gergawi	<i>The Executive Office et The Executive Council</i>	<i>Dubai Holding</i>
Mohammed Al-Abbar	Département du Développement Économique	<i>Emaar</i>
Sultan bin Soulayem	Port de <i>Jebel Ali</i>	<i>Dubai World</i>

Cependant ces chefs d'entreprise ont été retirés de leurs postes dans la *Investment Corporation of Dubai* (ICD), société tenant le portefeuille de la famille Al-Maktoum. En novembre 2009, l'annonce du défaut de paiement de *Dubai World*, étranglé par les dettes (110 milliards de dollars), fait exploser la bulle immobilière à Dubaï. Un an plus tard, Sultan bin Soulayem est renvoyé sans discrétion. Il est aujourd'hui président du conseil d'administration de *DP World*, l'opérateur portuaire de Dubaï. À *Dubai Holding*, Mohammed Al-Gergawi a passé la main en début de 2017, un mois après que le conglomérat a annoncé avoir remboursé ses dettes. Aujourd'hui, il n'est plus que ministre chargé des affaires du cabinet.<sup>507</sup>

Au début du XXI<sup>ème</sup> siècle, le Conseil Exécutif commence à envisager la fin imminente de l'économie pétrolière. En alternative, l'accent a été mis sur l'investissement privé étranger, le secteur de l'immobilier et le développement des zones franches. Établies à une échelle relativement modeste à l'époque de Cheikh Rashid, les zones franches se sont multipliées et sont devenues une caractéristique commune du paysage de Dubaï. Ces zones franches n'ont pas besoin de se mettre en conformité avec le contexte local de Dubaï, ni avec ses lois en matière d'emploi et de visas, de la politique de nationalisation du marché du travail, etc. Les entreprises multinationales basées dans ces zones jouissent de la pleine propriété et du rapatriement des bénéfices, par opposition aux strictes lois en matière de profit et de partage de propriété en dehors de ces zones.<sup>508</sup>

---

<sup>507</sup> Barthe, 2017.

<sup>508</sup> Kanna, 2011, p. 142.



Photo 6 : La silhouette actuelle de Dubaï. Source : Tim Reckmann, 2015.

## **4.2 Un urbanisme négligé par la vision économique et dépassé par le développement immobilier**

Comme évoqué dans le chapitre précédent, l'industrie perlière avait contribué à la prospérité de Dubaï jusqu'à la Grande Dépression de 1929. L'apparition de perles artificielles en 1930 a commencé à avoir des effets néfastes sur l'économie et, conjuguée aux effets de la Dépression, Cheikh Saïd était amené à explorer d'autres possibilités d'expansion.

De ce fait, deux événements, parmi d'autres, ont bien changé le cours de l'histoire à Dubaï. En 1959, Cheikh Rachid fait draguer la crique, puis il construit des quais, des entrepôts et des routes. De plus gros navires vont pouvoir arriver, promesse d'un regain d'activité. Ainsi, la modernisation de Dubaï est lancée. Elle s'accélère en 1969, avec l'exportation du pétrole à partir d'un premier gisement en eaux profondes, découvert trois ans plus tôt.



Ainsi, l'approche de Dubaï consistant en « construisons-la et ils viendront » a permis à l'économie de croître rapidement, soutenue par des investissements dans l'infrastructure. Cela a entraîné l'émergence de Dubaï en tant que port important. La classe marchande de Dubaï a joué un rôle clé dans la restructuration de l'économie et la prise de décisions par le gouvernement à l'époque du développement pétrolier de Dubaï.

Mais si la date exacte de l'introduction des règles de construction à Dubaï reste inconnue, la structure de ses quartiers historiques suggère qu'une certaine forme de règle d'urbanisme existait depuis un certain temps.

L'ère « moderne » de la planification et de la réglementation a débuté à Dubaï avec son premier plan directeur établi en 1960. La municipalité fut créée en 1957. Sa première loi, en 1960, définissait son rôle en matière de réglementation et de gestion de la ville, couvrant l'approvisionnement et le maintien de services municipaux y inclus les routes, l'eau, l'assainissement, les ordures ménagères, la santé publique, etc.

Quand Cheikh Rashid avait commandé le premier plan directeur, son but était de dessiner une orientation pour l'avenir de Dubaï. Ce plan avait introduit avec succès la modernité dans la ville à travers un réseau routier et un zonage, créant des zones distinctes pour l'industrie, le commerce, les bâtiments publics, les quartiers résidentiels et un nouveau centre-ville. Il a également respecté la vieille ville, mélangeant le nouveau à l'ancien.

Ce premier plan ainsi que sa mise à jour en 1971 prévoyaient des investissements majeurs dans l'infrastructure (le pont *Al-Maktoum*, le tunnel de *Al-Chindagah*, le *Port Rashid* et l'aéroport de Dubaï). Ils avaient également prévu l'expansion de l'ancienne Dubaï vers *Bur Dubaï* et *Deira*. Pour la municipalité, ce fut le début de son rôle d'aménageur de la ville. Les années soixante-dix ont été aussi marquées par le début d'un développement plus large à la base du commerce avec le *Dubai World Trade Center*. La célèbre tour achevée en 1979, la plus haute du monde arabe jusqu'en 1999, démontrait déjà l'ambition de Dubaï. Alors que les deux plans de Harris ont réussi à moderniser la ville à travers le réseau routier et le zonage, ils n'ont pas pu prévoir la

croissance démographique et économique rapide qui suivrait la découverte du pétrole, y compris l'expansion urbaine de la ville.

En 1985, *Emirates Airlines* et le port de *Jebel Ali* ont vu le jour, marquant ainsi le début des zones franches à Dubaï. Cela a marqué aussi le début d'une perte de l'autorité de la municipalité en faveur de la création d'une autorité régulatrice distincte pour la zone franche de *Jebel Ali* (JAFZA). Cela marquait également le début d'un modèle pour les futures zones franches, où chacune aurait une entité opérationnelle ainsi qu'une deuxième régulatrice, mais pas nécessairement de planification urbaine, et une loi définissant ses pouvoirs spéciaux.

De même, Le plan de Doxiadis a été considérablement dépassé par la croissance de la ville comme cette période a été marquée par une expansion majeure de Dubaï le long de ses côtes. Si ce plan avait l'ambition de limiter la croissance urbaine et d'associer les logements des expatriés à ceux des nationaux, la politique du logement des émirati a radicalement changé en multipliant par six la taille des parcelles qui leurs a été attribuées, passant de 50 pieds sur 50 pieds (2,500 pieds carrés ou l'équivalent de 230 mètres carrés environ) à 150 pieds par 100 pieds (15,000 pieds carrés ou l'équivalent de 1400 mètres carrés environ). Ainsi, les zones affectées au logement des nationaux se sont étendues bien au-delà des limites fixées par le plan de 1985.

Cette période a également vu naître une nouvelle zone franche autour de l'aéroport ainsi que sa propre autorité régulatrice et les premières grandes sociétés de développement privées locales, tel que *Union Properties* et *Majid Al-Futtaim*.

Mais les origines de l'étalement urbain de Dubaï remontent au premier plan structurel préparé par la municipalité en 1993. Ce plan n'a guère contribué à contenir l'étalement généré par le changement de politique de logement. Au contraire, il encouragea le développement tentaculaire de la vieille ville vers *Jebel Ali* en ouvrant de vastes terrains à urbaniser, chose qui avait été restreinte par les plans précédents. De même, il s'est vu dépasser par les nombreux développements immobiliers majeurs.



Et ce n'est que vers la fin du vingtième siècle que les premiers promoteurs soutenus mais aussi possédés par le gouvernement commencent à apparaître. *Emaar* (1997), qui cherchait à élargir la base économique de la ville par le biais du développement immobilier avait débuté son premier projet, *Tilal Al-Imarat* ou *Emirates Hills*, sans l'octroi d'un permis de la municipalité de Dubaï, marquant une érosion supplémentaire de l'autorité de cette dernière en matière d'urbanisme.

Et comme ces premiers développements souffraient de très lentes ventes, puisqu'à l'époque le Conseil de Coopération du Golfe (CCG) interdisait le droit des non locaux à la propriété foncière, Cheikh Mohammed déclara en 2002 que la propriété par des non-ressortissants de l'émirat serait autorisée dans des projets spécifiques et cela pour stimuler les ventes.

Parallèlement à ces développements, de nombreuses zones franches ainsi que leurs propres autorités régulatrices ont été établies. Cependant, cette poussée de croissance significative ne peut être attribuée au plan de 1993 ni à sa révision de 2003. Cela coïncidait avec une période de forte expansion caractérisée par une liquidité mondiale élevée et le gouvernement de Dubaï cherchait à maximiser l'attractivité de l'émirat comme endroit privilégié pour l'investissement grâce à ces mesures.

Cette période de prospérité a également vu la création de nombreux promoteurs parapublics y compris le groupe *TECOM* (2000), *Nakheel* (2000), *Dubai Properties* (2002) et *Meraas* (2007). Celles-ci ont toutes été créées pour lancer la construction de grands projets de développement immobilier et du tourisme.

Malgré la révision du plan en 2003 pour guider la croissance de la ville, le développement urbain se produisait là où les promoteurs assureraient le foncier auprès du Cheikh. Ainsi, avec la multiplication des zones franches et leurs autorités régulatrices une lutte de pouvoir s'est mise en place entre la municipalité d'un côté et ces différents acteurs d'un autre côté pour déterminer à qui reviendrait le mandat au sujet de l'aménagement et de la gouvernance urbaine.

En 2011, le *Dubai Plan 2020* recommandait la mise en place d'un nouveau service central de l'aménagement urbain, qui permettrait de résoudre ces nombreux problèmes. Mais malgré

l'adoption de ce plan par le Conseil Exécutif, ce dernier n'a pas été mis en œuvre comme il manquait les outils juridiques qui obligeraient les différents acteurs impliqués à se mettre en conformité. Ainsi, les développeurs et les autorités régulatrices des zones franches ne jugeaient pas nécessaire de suivre le plan ni de l'appliquer, et que les décisions de la municipalité n'auraient aucune conséquence dans les projets relevant de leurs mandats.

Tout au long de ces quarante ans de planification urbaine à Dubaï, nous pouvons dire que le principe de flexibilité initialement annoncé a été poussé trop loin peut être pour ne pas trop restreindre les méga développeurs majoritairement détenus par le Cheikh. Ces plans, assez stratégiques et de trop haut niveau, n'offraient pas suffisamment d'outils pour contrôler le développement. De même, leur gouvernance ambitieuse et propositions législatives ont également échoué en raison des dynamiques politiques de ces puissants acteurs, qui n'étaient pas prêts à accepter une autorité de planification urbaine centralisée.

### **4.3 La séparation des pouvoirs conduisant à un paysage urbain fragmenté**

Comme nous l'avons vu dans le sous-chapitre précédent, Dubaï est un exemple de ce que l'on pourrait qualifier de conflits et de luttes de pouvoir sur les juridictions spatiales et règlementaires qui a pris naissance avec l'expansion rapide des zones franches et des méga développeurs au début du vingtième siècle. Ces zones franches et méga développeurs parapublics ont été explicitement créés pour traduire la vision économique du gouvernement par le biais d'une approche de la planification et du développement favorable aux entreprises. Le chevauchement entre ces développeurs liés au pouvoir et leurs autorités régulatrices correspondantes au sein d'une même société de portefeuille ne permettait pas une séparation adéquate des pouvoirs, chose que n'importe quel système juridique dans la plupart d'autres pays exigerait.

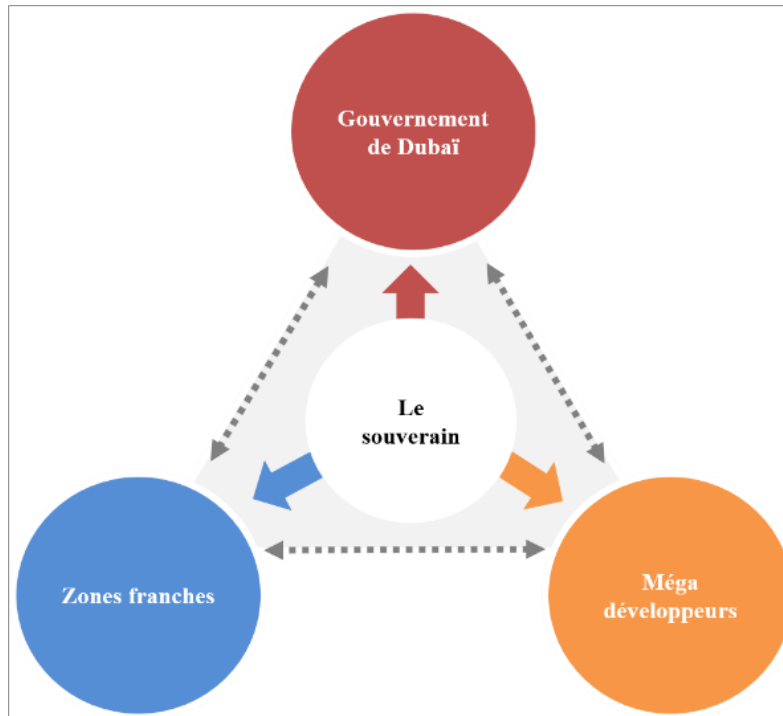


Figure 2 : Schéma représentant la séparation des pouvoirs entre le Gouvernement, les zones franches et les méga développeurs, tous traduisant la vision du souverain. Source : auteur.

Bien que les différentes autorités aient mis en œuvre les réglementations et les normes émises par la municipalité de Dubaï d'une manière très large, certains développeurs n'ont même pas adhéré à ces normes et processus. Considérant qu'ils réalisaient la vision du gouvernement, ces développeurs ont jugé inutile de respecter les lois et les règlements, car, après tout, ils faisaient eux aussi partie du gouvernement.

Le tableau de l'annexe 3 illustre l'évolution des réglementations des différents acteurs impliqués dans l'aménagement urbain, illustrant la complexité du paysage réglementaire à Dubaï.

Cette complexité est apparue car, parallèlement au développement des zones franches, des autorités ont été mises en place pour les contrôler et les réglementer. Certaines étaient dotées de pouvoirs de planification spécifiques, d'autres de vastes pouvoirs de réglementation, supposés inclure l'aménagement urbain. Cependant, les textes juridiques ne sont en aucun cas cohérents et ces autorités ont des pouvoirs assez larges et des régimes juridiques généralement souples toujours dans le but d'attirer l'investissement étranger à Dubaï.

S'ajoute à cette complexité, l'absence d'une réglementation unique ou d'un texte juridique unique publié en matière d'urbanisme réglementaire et opérationnel ou des procédures d'aménagement urbain tel que l'octroi du permis de construire, l'affectation des usages de sol, l'approbation des plans, etc.

L'article 4 du décret numéro 1 de 1985 établissant l'autorité régulatrice de la zone franche du port de *Jebel Ali* (JAFZA) stipule que cette dernière supervisera la zone franche, notamment par l'établissement des règlements nécessaires à sa gestion et par la délivrance des licences commerciales aux sociétés qui souhaiteraient y exercer leurs activités. Ainsi, les lois établissant les zones franches ultérieures vont être calquées sur ce premier texte de 1985, adoptant une approche globale ou de haut niveau en matière de la réglementation et de la provision des services.

De la sorte, la loi numéro 2 de 1996 (abrogée par la loi numéro 25 de 2009) reprendra le même texte pour établir la zone franche de l'aéroport de Dubaï et son autorité régulatrice (DAFZA). De même, la loi numéro 1 de 2000 établissant la zone franche de la technologie, commerce en ligne et médias (TECOM) ainsi que son autorité régulatrice (DTMFZA) stipulera dans son article 9 qu'afin d'atteindre ses objectifs, il reviendra à l'autorité de fournir l'infrastructure, les bâtiments, et la gestion des services ; et que, selon l'article 18 de la même loi, les employés et les établissements opérants dans la zone franche ne seront pas soumis aux lois et règlements relatifs à la municipalité ni au Département du Développement Économique de Dubaï.

Si la loi numéro 1 de 2001 ne fait qu'établir la société des ports, douanes et zones franches (*Ports, Customs and Free Zones Corporation*, PCFC), pour consolider sous un même toit les différentes entités opérant dans la zone franche de *Jebel Ali*, l'article 1 de la loi numéro 4 de 2001 attribue le pouvoir d'établir des zones franches et de déterminer leurs superficies par décisions prises par son président, à savoir, Sultan bin Soulayem.

Le décret numéro 22 de 2009 confère à la PCFC la tutelle sur ce qu'il appelle les « zones de développement spéciales » appartenant soit à la PCFC, soit à *Dubai World* (établie par la loi numéro 3 de 2006), en tant qu'unique responsable de la gestion de leurs infrastructures, de la

provision de services publics, de la délivrance de permis et des licences commerciales, de l'administration, de l'évaluation, et de la perception des frais de service. Selon l'article 1 du même décret, ces zones comprendraient les terrains, les projets et les zones appartenant au PCFC ou à *Dubai World*, ou à leurs entités ou sociétés affiliées ou situées sous leur juridiction, ou dans d'autres zones déterminées par le PCFC ou par le souverain ; ces zones comprennent également *Nakheel*, *Limitless*, la *Dubai Maritime City*, *Istithmar* et la *Dubai Multi Commodities Centre*.

Pour gérer tout cela, Sultan bin Soulayem créa en 2007 sous la PCFC et par une simple décision administrative un département de l'aménagement et du développement ou *Trakhees* – qui signifie littéralement permis en arabe – et qui sera responsable selon l'article 2 de la même décision d'approuver, de gérer et de réviser toutes les questions relatives à la planification, au développement, à la construction et à l'élaboration des règlements de travail, de l'environnement, de la santé et de la sécurité ; dédoublant ainsi les prérogatives de la municipalité et la remplaçant sur tout le territoire sous sa tutelle.

Du côté de *Dubai Holding* et pour mieux gérer son portefeuille grandissant, la loi numéro 15 de 2014 créa la *Dubai Creative Clusters Authority* (DCCA) et regroupera sous sa tutelle toutes les zones établies par la loi numéro 1 de 2000, le décret numéro 12 de 2011, numéros 4 et 22 de 2013. Conformément à l'article 5 de la loi de 2014 et afin d'atteindre ses objectifs, la DCCA approuvera son plan général, réglementera et supervisera tous les travaux de construction réalisés. De plus, et selon l'article 20 de la même loi, la DCCA et les sociétés opérant dans ses zones ne seront pas régies par les lois et règlements de la municipalité ni du Département du Développement Économique de Dubaï, à l'exception des règlements de la santé et la sécurité publiques et au contrôle des aliments et de l'environnement.

Et afin de pouvoir consolider ses pouvoirs, l'article 1 du décret numéro 30 de 2017 mettra sous la tutelle de la DCCA tous les terrains et les projets appartenant à *Dubai Holding*, la société *Meraas*, la société *Shamal* et toute autre société ou entité qui lui sont affiliées. Tandis que l'article 2 lui conférera le pouvoir de réglementer les sujets en matière d'urbanisme, d'aménagement urbain et de l'infrastructure, de l'approbation des plans et de la délivrance des

permis de construire. Finalement, la loi numéro 10 de 2018 changera le nom de la DCCA en la *Dubai Development Authority* (DDA).

De son côté, la municipalité de Dubaï, ne dispose que de l'ordre local numéro 2 de 1999, toujours en vigueur, règlementant la classification des différentes occupations des sols, les coefficients d'exploitation, la densité du bâti ainsi que les équipements et services nécessaires selon chaque usage. Pour rendre les choses plus complexes, la planification, l'aménagement et la gestion des systèmes de transports a été retirée de la municipalité en 2005 avec la création de l'autorité des routes et du transport (*Roads and Transport Authority*, RTA) par la loi numéro 17 de 2005.

Par conséquent, ces lois ont tendance à être appliquées au cas par cas, plutôt que d'être homogènes à n'importe quel endroit où elles s'appliquent. De même, elles ne décrivent pas les procédures à suivre, ni ne font référence aux autorités compétentes qui pourraient être chargées de leurs application. Ainsi, une majeure partie du processus de planification en place est basé sur la pratique et la coutume, comme les pouvoirs des autorités clés n'ont pas été clairement définis dans les lois, même si elles existent. Nous pourrions dire que cette approche de la rédaction des textes de loi est conforme à la coutume locale, qui préconise l'octroi de pouvoirs larges, au lieu de définir les compétences exactes attribuées à chaque entité concernée.

#### **4.4 Dubaï : l'ultra capitalisme d'État**

Pour François Cusset, le pouvoir politique à Dubaï est assez puissant et assez concentré, et ses fonds propres assez durablement garantis, pour que le rêve y prenne automatiquement la forme du planning stratégique, et que le marché, lui, celle de l'instrument de pouvoir. Dubaï pratique l'indistinction active entre l'Etat et la grande entreprise, plus peut-être que nulle part ailleurs, et mieux que ne le faisait l'URSS de la grande époque, ruinée par l'étatisation des corporations là où l'émirat a fait sa fortune en incorporant l'État.<sup>509</sup>

---

<sup>509</sup> Cusset, 2007, p. 79.

Ahmed Kanna démontre que le paysage de la ville émiratie contemporaine est perçu par ses dirigeants et leurs urbanistes, d'abord et peut-être le plus important, comme une ville imaginée et imagée. Cela signifie aussi que la ville ne doit pas seulement représenter une certaine image – de starchitecture et de monuments – mais doit aussi évoquer certaines valeurs tel que la mondialisation du libre-marché, le cosmopolitisme néolibéral et le pouvoir de la famille-Etat.<sup>510</sup> Pour lui, l'un des derniers outils les plus élégants du capitalisme pour synthétiser la représentation imaginaire et une version réifiée des valeurs culturelles est bien sûr l'image de marque.<sup>511</sup> L'image de marque de la ville n'est pas un phénomène nouveau, et Dubaï emprunte beaucoup au répertoire des villes occidentales désindustrialisées et des villes asiatiques récemment industrialisées, dont les dirigeants pro-entreprises ont tenté de ré-imaginer les identités urbaines de leurs villes en les marquant comme lieux de spectacle.<sup>512</sup> À Dubaï, cette logique est souvent portée à l'extrême, surtout par la classe néolibérale, comme le note ironiquement le politicologue émirati Abdul Khaleq Abdulla :

« L'Etat et la ville en tant qu'image de marque, tout à fait comme les produits et les entreprises de marque, sont un phénomène naturel qui ne nuit pas à la réputation des villes, la dignité des Etats ou la richesse des civilisations et des cultures... Dans ce monde globalisé, il n'y a aucune différence entre la marchandise, l'Etat, la ville, les cultures et les services. Tous sont équivalents... l'enveloppe, à l'heure actuelle, est aussi importante que le contenu ». <sup>513</sup>

Mike Davis revient sur le fait que l'absolutisme féodal qui règne à Dubaï est vendu au monde extérieur comme le *nec plus ultra* de la culture d'entreprise éclairée.<sup>514</sup> Il ajoute que la liberté individuelle à Dubaï est une variable du « business plan », pas un droit constitutionnel, et encore moins un « droit inaliénable ». <sup>515</sup> Et pour arbitrer entre, d'un côté, l'autorité tribale et la loi islamique et, de l'autre, la culture d'entreprise et l'hédonisme décadent importés d'Occident, Al-Maktoum et ses lieutenants ont mis en place un régime de « libertés modulées » fondé sur une

---

<sup>510</sup> Kanna, 2011, pp. 136-137.

<sup>511</sup> Kanna, 2011, p. 137.

<sup>512</sup> Short, 2006, p. 115.

<sup>513</sup> Abdul Khaleq, 2006, p. 12-13 ; dans Kanna, 2011, p. 137.

<sup>514</sup> Davis, 2007, p. 28.

<sup>515</sup> Davis, 2007, p. 30.

séparation spatiale rigoureuse des diverses fonctions économiques et des classes sociales, elles-mêmes ethniquement différenciées.<sup>516</sup>

Pour la classe néolibérale de Dubaï, devenue une base sociale primordiale pour la légitimité du régime de Al-Maktoum au cours des deux dernières décennies, l'expression d'Abdulla fait bon sens et un exemple de la réussite du modèle de la famille-Etat. Cependant, comment la compréhension de la relation entre la société, le système politique et l'espace urbain a-t-elle émergée en premier lieu ?

Pour Kanna, la réponse à cette question découle de la compréhension de l'émergence du néolibéralisme au cours des deux dernières décennies à Dubaï, ainsi que son lien avec la subjectivité des jeunes professionnels qui ont atteint l'âge adulte dans les années 1990 et qui ont été dominé par un ordre d'entreprise du début du vingt-et-unième siècle. C'est la tendance néolibérale, en la personne de Mohammed Al-Maktoum, l'image de sa société holding, ainsi que sa propre compréhension du portrait de l'autodidacte moderne, qui est en pleine ascension au cours des dernières décennies. Pourtant, cette ascension aurait été moins sure si les valeurs néolibérales n'étaient pas tout à fait alignées avec les dispositions culturelles locales.<sup>517</sup> Comme on l'a souvent évoqué, Cheikh Mohammed se proclame le « PDG de Dubaï », ce qui se reflète dans la manière dont beaucoup d'émiratis font l'analogie entre la ville et l'entreprise, mais aussi dans leur tendance à considérer le souverain comme visionnaire, paternaliste et directeur général. L'émergence de cette façon de voir la ville et son régime dirigeant est liée à la fois à l'ascension du néolibéralisme comme orientation de la famille-Etat et à l'histoire du colonialisme dans la région.<sup>518</sup>

L'historien Fernand Braudel explique que la montée du capitalisme européen comme phénomène mondial était basée sur un réseau de villes commerciales et portuaires régies par des institutions de puissance intensément concentrées, telles que la Signora vénitienne ou les Comtes de Flandre dans les Pays-Bas au Moyen-âge. De telles villes, regroupées par collusion des hiérarchies sociales capitalistes, ont historiquement été des points d'entrée géographiques et sociopolitiques

---

<sup>516</sup> Davis, 2007, p. 30-31.

<sup>517</sup> Kanna, 2011, p. 138.

<sup>518</sup> Kanna, 2011, p. 139.



pour le capitalisme : « Grâce à eux, la connexion est faite... le courant transmis... la ville intègre les réseaux mondiaux de commerce et de puissance ».<sup>519</sup> Entre leur entrée dans le Golfe au début des années 1820 et leur retrait à la fin des années 1960 et au début des années 1970, les Britanniques étaient principalement concernés par deux menaces, la piraterie dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle et, un siècle plus tard, le nationalisme. Pour les combattre, les Britanniques ont recruté et maintenu des dictateurs locaux, auxquels ils ont garanti protection et rente. Dans ce processus, ils ont élevé ces monarques à une domination absolue sur des territoires nouvellement dessinés. Ces dynasties, comme Al-Maktoum à Dubaï, ont été remarquablement efficaces dans l'assurance de l'hégémonie britannique.<sup>520</sup>

Dans la période de postindépendance à Dubaï, le souverain ainsi que les marchands les plus importants, tels que Al-Futtaim et Al-Ghurair, ont créé ou consolidé de grandes sociétés holding qui contrôlèrent en effet la trajectoire économique et culturelle de l'émirat. Ces sociétés épousent les idéologies décrites par les travaux d'Abdul Khaleq, représentant Dubaï aujourd'hui comme un résultat inévitable d'une téléologie de laquelle la politique a été effacée et dans laquelle, par exemple, la modernité est assimilée au consumérisme, au capitalisme autoritaire et à l'idéologie du libre-échange.<sup>521</sup>

Au sommet de la hiérarchie, Mohammed Al-Maktoum détient un réseau complexe d'entreprises et de filiales. Une complexité d'organisation qui serait une version élaborée de la famille marchande traditionnelle de Dubaï, avec un énorme portefeuille d'intérêts divers. Ainsi, *Dubai Holding*, présidée par Mohammed Al-Gergawi ; *Emaar*, dirigée par Mohammed Al-Abbar ; et *Dubai World*, dirigée par Sultan bin Soulayem, sont une représentation parfaite de ce réseau d'entreprise. Jusqu'en 2009, tous ces chefs d'entreprise étaient membres du Conseil Exécutif, un organisme qui est l'éminence derrière l'Etat officiel de Dubaï.<sup>522</sup> Ce conseil, présidé aujourd'hui par le prince héritier, est composé d'une quinzaine de membres nommés parmi les notables et les commerçants de l'émirat, ressemblerait intimement au *Majlis* du début du vingtième siècle.

---

<sup>519</sup> Braudel, 1986, p. 65.

<sup>520</sup> Kanna, 2011, p. 140.

<sup>521</sup> Kanna, 2011, p. 141.

<sup>522</sup> Ibid.

Ainsi, sous la « vision futuriste » de son souverain, Dubaï s'est efforcée de devenir une ville de premier rang et un joueur incontournable sur la scène mondiale depuis le début du 21<sup>ème</sup> siècle. Cette vision compétitive, traduite par la réalisation d'une série de projets immobiliers et d'infrastructure démesurés, a été alimentée par une relation synergique entre forces mondiales et locales dans un contexte historique et géographique assez particulier. Toutefois, cette stratégie de promotion entrepreneuriale de la ville a produit un environnement urbain assez fragile et complexe au niveau de sa gestion. De ce fait, le développement urbain de la ville finit par être dépassé par son développement économique reposant sur l'immobilier, le tourisme de masse et les services, conduisant à une forte polarisation socio-spatiale entre ses différents groupes sociaux et, inévitablement, à sa fragmentation, faisant de Dubaï une série de villes dans la ville.

**TROISIÈME PARTIE :**  
**DUBAÏ MODÈLE UNIQUE OU VILLE BAZAR ?**

## Chapitre 5 : La lecture de Dubaï à travers les indicateurs de classement mondiaux

Les économies mondiales étant plus liées et les talents très mobiles, ce sont les villes plutôt que les pays qui se font concurrence pour la croissance. Ceci est mis en évidence à travers les différents indicateurs qui sont aujourd'hui utilisés pour mesurer la performance des villes ainsi que le comportement de la classe créative<sup>523</sup> devenue extrêmement mobile.

Alors que le monde continue à s'urbaniser et que les économies se mondialisent, un certain nombre de villes ont le potentiel de devenir les nouveaux lieux de notre ère. Ces villes qu'on appelle globales deviennent le point de convergence des réseaux de services financiers spécialisés et de l'échange sur lesquels repose l'économie mondiale. En raison de la nécessité de compétences complexes et hautement spécialisées, les villes se font désormais concurrence pour attirer talents et investissements.

Si l'on peut dire qu'à la base, toutes les villes globales se ressemblent, elles seront des villes portuaires positionnées sur le réseau mondial de commerce. De Braudel, à Peter Hall, en passant par McKinsey, pour arriver à Sassen, le fil conducteur est le même, mais le concept évolue ou se modernise par rapport aux nouvelles caractéristiques de chaque époque.

---

<sup>523</sup> Dans son livre *The Rise of the Creative Class* publié en 2002, Richard Florida avait énoncé sa théorie sur la « classe créative », supposée être une nouvelle classe sociale, formée d'une population urbaine, mobile, qualifiée et connectée et qui se définit principalement par le Talent, la Technologie et la Tolérance. Cette classe serait composée de l'ensemble des individus occupant une profession mobilisant la créativité pour accomplir les tâches productives nécessaires à son exercice et que Florida divise en deux grandes catégories : le cœur de la classe créative constitué des scientifiques, chercheurs, ingénieurs, artistes, architectes ; et les professionnels des secteurs à forte intensité de savoir, tel que les professionnels de la santé, des affaires et de la finance, de l'informatique et de la technologie, les juristes et les avocats d'affaires. Florida va identifier cette classe créative à travers cinq indices : le nombre de personnes diplômées à bac plus quatre (le talent) ; le nombre de brevets déposés (la technologie) et la tolérance évaluée grâce au taux de personnes nées à l'étranger (qu'il appelle indice de diversité), le poids de la communauté homosexuelle (pourcentage de ménages gays) et celui de « bohémiens » (pourcentage d'artistes et de créateurs). Pour Florida, cette classe créative est un facteur déterminant du développement économique des villes post-industrielles et qui rassemblerait, lors de sa définition, environ 38 millions de personnes ou 30% de la main d'œuvre totale aux États-Unis.

Cela dit, l'accumulation de ces différents éléments « sous un même toit » ou dans une aire géographique restreinte, celle de la ville, ne nous semble pas suffisant pour qu'une ville acquière le titre de ville globale. Afin de l'atteindre, il lui faut une recette secrète, un certain dosage de ces différentes composantes.

En revenant à la question de départ, si l'on cherche à savoir si Dubaï est une ville globale ou pas, à première vue, notre réponse serait non elle ne l'est pas. Pourquoi ? Tout simplement, parce qu'en regardant les indicateurs de classement des villes globales, Dubaï ne figure pas sur le podium ni même parmi les dix premières villes. Pourtant, en regardant plus en détail, Dubaï possède des éléments qui, en théorie, devraient la placer parmi les villes globales, mais pratiquement ne lui suffisent pas. De là, il nous semble plus intéressant d'inverser cette question de départ et comprendre qu'est-ce que l'expérience de Dubaï nous apprend sur les villes globales ?

Ainsi, peut-on évoquer aujourd'hui une certaine non-réciprocité entre une ville placée sur le réseau mondial du commerce et une ville globale ? Une ville globale serait nécessairement dotée d'un port ou d'un aéroport bien positionné sur le réseau d'échange mondial, mais pas nécessairement l'inverse ?

Pour cela, nous entamons dans cette partie une lecture à double échelle : la première à un niveau stratégique tandis que la deuxième à une échelle plus opérationnelle, à l'échelle de la ville, de l'urbain.

Nous entendons par l'échelle stratégique, le positionnement de la ville au niveau global et cela à travers sa stratégie de mise en avance sur la scène mondiale. C'est ce que nous allons essayer de comprendre à travers les indicateurs de classement des villes, leurs composantes et leurs modes de fonctionnement et s'il suffirait à une ville d'être bien notée sur les différents aspects de ces indicateurs pour être une ville globale. De même, nous allons analyser de près le cas de Dubaï et où elle en est dans cette course vers le numéro un mondial.

À l'échelle opérationnelle, nous regarderons l'impact engendré par le « statut de ville globale » de Dubaï sur la forme de la ville. De même, nous nous intéresserons à l'effet de « Dubaïsation », à la circulation de ce modèle de développement urbain copié par d'autres villes qui considèrent Dubaï comme une « bonne pratique », un modèle réussi à suivre.

## **5.1 Les indicateurs de classement des villes globales**

Comme nous l'avons déjà indiqué, des indicateurs de classification des villes on en a à tous les goûts ! Dans l'intérêt de cette recherche nous ne se concentrerons que sur deux d'entre eux qui s'intéressent à la notion de ville globale. Le « *Global Power Cities Index* » développé par l'Institut des Stratégies Urbaines de la « *Mori Memorial Foundation* » et le « *Global Cities Index* » développé par le cabinet de conseil en stratégie américain *A.T. Kearney*.

Pourquoi ces deux indices ? Parce qu'on retrouve les « pères fondateurs » et les « grands théoriciens » de la ville globale parmi les membres de leurs conseils scientifiques comme le feu Sir Peter Hall et Saskia Sassen. Ajoutons à cela que les autres indicateurs reprennent plus ou moins la même formule de ces deux premiers ce qui les rend moins intéressants comme ils ne nous ramènent pas de nouveauté au niveau de l'analyse ou sur ce que nous savons déjà sur les villes globales.

### **5.1.1 Le « Global Power Cities Index » (GPCI)**

Le Global Power City Index (GPCI) évalue et classe une quarantaine de villes du monde en fonction de leur « magnétisme » ou de leur puissance globale pour attirer les personnes – ou le capital humain, les capitaux financiers et les entreprises du monde entier et cela en mesurant six fonctions: l'économie, la recherche et le développement, l'interaction culturelle, la qualité de vie, l'environnement et l'accessibilité, fournissant ainsi un certain classement multidimensionnel.

Au-delà de la création de données standardisées et comparables d'année en année, le GPCI note le fait d'essayer d'être utile à divers individus impliqués dans la planification stratégique, le développement des politiques urbaines et des stratégies d'entreprises.

Formulé à l'origine avec la contribution de Sir Peter Hall, le GPCI est publié chaque année depuis 2008. Le classement est créé sous la direction d'un comité exécutif, tandis qu'un comité de travail supervise l'analyse de données statistiques. S'y ajoutent deux examinateurs externes qui valident le contenu et fournissent des suggestions d'amélioration. (Voir l'annexe 4 pour la liste complète des membres du GPCI)

Le GPCI produit deux types de classement: un premier par fonction et un deuxième par acteur. Le classement par fonction est construit à l'aide de six fonctions principales représentant la force de la ville (économie, recherche et développement, interaction culturelle, qualité de vie, environnement et accessibilité). Tandis que le classement par acteur est réalisé à travers les points de vue de cinq différents acteurs principaux de l'activité urbaine (directeur, chercheur, artiste, visiteur et résident) permettant une lecture des différents points forts de chaque ville sous différents angles.

Au total, soixante-dix indicateurs sont utilisés pour calculer le GPCI. Ces indicateurs et les méthodes de collecte de données sont régulièrement examinés et améliorés afin de refléter les dernières évolutions et tendances mondiales. À titre d'exemple, des indicateurs couvrant les changements vers les nouveaux modes de travail, la montée en puissance des startups et les enjeux environnementaux ont été ajoutés en 2018. (Voir l'annexe 5 pour la liste complète des 70 indicateurs du GPCI)

### 5.1.1.1 Sélection des villes

Le GPCI évalue 44 villes qui répondent à au moins un des trois critères suivants :

1. Les villes figurant dans le top dix des classements des grandes villes, telles que l'index des centres financiers globaux<sup>524</sup> (GFCI – Global Financial Centres Index), l'index des villes mondiales (GCI – Global Cities Index) et l'index des villes d'opportunités<sup>525</sup> (Cities of Opportunity) ;
2. Les grandes villes des pays classés parmi les dix premiers en termes de concurrence, selon des classements internationaux de compétitivité largement reconnus, tels que ceux créés par le Forum Économique Mondial (WEF) et le *International Institute for Management Development*<sup>526</sup> (IMD) ;
3. Les villes qui ne répondent pas aux deux premiers critères mais qui sont jugées appropriées pour être incluses par le comité exécutif ou le comité de travail du GPCI.

### 5.1.1.2 Collecte des données

En règle générale, le GPCI tient compte des éléments suivants pour la collecte de données statistiques :

1. Dans la mesure du possible, les statistiques officielles sont utilisées comme source principale de données ;
2. Les données quantitatives non dérivées de statistiques officielles proviennent de sources telles que des travaux de recherche universitaires ou d'autres formes de publications clairement référencées ;

---

<sup>524</sup> Le GFCI est un classement de la compétitivité des centres financiers basé sur plus de 29,000 évaluations de centres financiers à partir d'un questionnaire en ligne et sur plus de 100 indicateurs de différentes organisations telles que la Banque mondiale, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et la Economist Intelligence Unit. Publié deux fois par an depuis mars 2007, il est conjointement publié par le groupe Z/Yen à Londres et le China Development Institute à Shenzhen depuis 2016.

<sup>525</sup> Publié annuellement par l'entreprise de conseil en stratégie PwC entre 2007 et 2016.

<sup>526</sup> École de commerce à Lausanne en Suisse.



3. Les dernières données disponibles sont utilisées ;
4. Lorsqu'il est difficile d'acquérir des données de la ville elle-même, les données des plus grandes unités administratives (États, préfectures, pays, etc.) auxquelles la ville appartient sont utilisées. La valeur est calculée en divisant les données proportionnellement en fonction de chiffres tels que le nombre d'employés à retirer des données d'estimation pour la ville. Toutefois, les données pour lesquelles un calcul avec une participation proportionnelle pour la ville n'est pas approprié, les valeurs sont utilisées sans modification.

Aux données statistiques, s'ajoutent deux questionnaires, le premier visant les habitants de la ville cible tandis que le deuxième est destiné à un panel d'experts présélectionnés. Le questionnaire destiné aux habitants de la ville est mené tous les trois ans (le dernier en mars 2016) où les participants sont invités à classer la ville dans laquelle ils vivent et/ou travaillent sur une échelle de un à cinq. Tandis que le questionnaire destiné aux experts<sup>527</sup> est mené chaque année dans le but de contourner ce que le CGPI appelle les conditions restrictives<sup>528</sup> du questionnaire destiné aux habitants.

#### **5.1.1.3 Calcul du score**

La plupart des résultats des indicateurs sont convertis en une valeur comprise entre 100 et 0, le meilleur résultat obtenant un score de 100 et le plus bas une note de zéro. Une fois ces résultats obtenus pour les soixante-dix indicateurs, une valeur moyenne de chacun des 26 groupes d'indicateurs est établie.

Par la suite, le score de chaque fonction est calculé en combinant la valeur moyenne des différents groupes d'indicateurs répondants à cette fonction.

---

<sup>527</sup> Pour le GPCI, on entend par experts, les personnes ayant déjà vécu et/ou visité plus de 15 des 44 villes classées.

<sup>528</sup> Pour le GPCI, certaines réponses montrent des variations différentes de tendance selon la ville. Ces tendances sont pensées être le résultat d'un biais découlant de facteurs tels que le caractère nationaliste de l'enquête. Ainsi, comme un tel biais est difficile à éliminer complètement, il est donc accepté comme l'une des conditions limitatives de cette enquête.

Enfin, tous les scores spécifiques calculés par fonction sont additionnés pour déterminer le score final de la ville, puis classés du plus haut au plus bas pour obtenir le classement des villes.

#### 5.1.1.4 Classement de 2018

Le classement de 2018 montre que les cinq premières villes, à savoir par ordre de classement, Londres, New York, Tokyo, Paris et Singapour, restent inchangées au fil des dix ans de publication du GPCI à l'exception de deux légères modifications en 2012, lorsque Londres a dépassé New York pour atteindre la première place, et en 2016, lorsque Tokyo a dépassé Paris pour se classer au troisième rang. (Voir l'annexe 6 pour le classement final des 44 villes du GPCI en 2018)

图3.4 順位変動 (2009年→2018年)

Fig. 3.4 Rank Fluctuation (2009 → 2018)

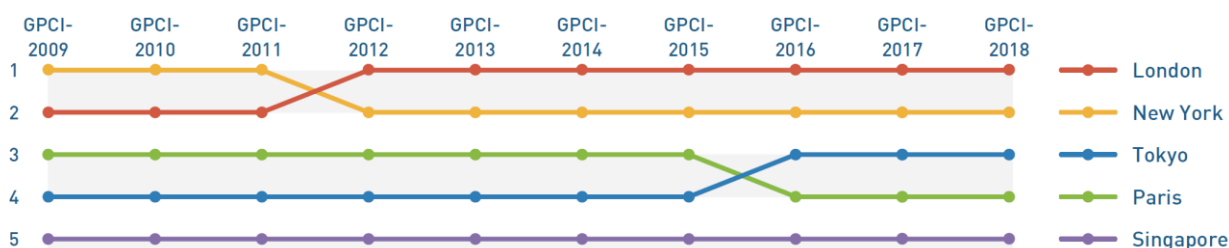


Figure 3 : Évolution du classement des cinq premières villes entre 2009 et 2018 du GPCI.

Heizo Takenaka, directeur du Mori Memorial Foundation et président de son Institut de Stratégies Urbaines note que les résultats de classement de 2018 reflètent un certain changement assez important à l'échelle mondiale :

« Sous l'impulsion des développements en matière d'intelligence artificielle, de robotique, de l'Internet des Objets, de la big data et de l'économie de partage, le monde connaît actuellement une quatrième révolution industrielle qui transforme rapidement les modes de vie et le mode de fonctionnement des villes. À ceux, s'ajoutent les questions du changement climatique qui continue à s'aggraver à

l'échelle mondiale urgent, non seulement les pays, mais aussi les villes à agir face aux enjeux environnementaux ». <sup>529</sup>

Ainsi Takenaka évoque des nouvelles tendances et événements disruptifs tel que le Brexit, les jeux olympiques de Tokyo en 2020 et ceux de Paris en 2024, qui conditionneraient des changements significatifs des points forts des villes les mieux classées. Des changements similaires à ceux mis en évidence par Saskia Sassen dès les années 1990 faisant des villes les grands lieux stratégiques de la nouvelle économie mondiale.

Sassen avait avancé une hypothèse clé selon laquelle un nouveau type d'organisation économique émergeait précisément à cause de la mondialisation et de la numérisation – les nouvelles tendances de l'époque, entraînait ainsi la nécessité d'un tout nouveau type d'économie intermédiaire :

« Une entreprise qui souhaitait opérer dans plusieurs pays ou régions ne pouvait plus produire en interne toutes les connaissances spécialisées nécessaires. C'est cette économie intermédiaire – une économie de secteurs hautement spécialisés pouvant répondre aux besoins de n'importe quelle entreprise dans n'importe quel pays du monde – qui s'est imposée comme le marqueur d'un nouveau type d'économie ». <sup>530</sup>

De même, Saskia Sassen note que les différents domaines et modes d'investissement qui ont émergé des principales économies mondiales (les États-Unis, le Royaume-Uni, le Japon, Hong Kong, la France, les Pays-Bas, le Brésil, et autres) n'étaient pas toutes les mêmes, comme on le pensait souvent ; ils étaient très différents dans leurs connaissances spécialisées et leurs forces. Si l'on considère les secteurs financiers de New York, Tokyo, Hong Kong, Londres, Francfort, etc., il est clair que, même si certains d'entre eux étaient normalisés, la force et la puissance de chacun de ces centres financiers étaient leurs différences et leurs capacités spécialisées. <sup>531</sup> Ainsi, il nous semble essentiel d'observer de même le classement des villes par fonction spécifique.

---

<sup>529</sup> Global Power Cities Index, Yearbook 2018, p.3, traduction personnelle.

<sup>530</sup> Entretien avec Saskia Sassen figurant dans le rapport de synthèse du Global Power Cities Index 2018, pp. 27-28, traduction personnelle.

<sup>531</sup> Idem.






	Economy  経済		R&D  研究・開発		Cultural Interaction  文化・交流		Livability  居住		Environment  環境		Accessibility  交通・アクセス	
1	New York	358.2	New York	227.1	London	371.8	Berlin	384.5	Stockholm	242.5	Paris	254.1
2	London	351.2	Tokyo	189.1	New York	276.8	Amsterdam	369.2	Zurich	236.9	London	251.8
3	Tokyo	307.6	London	188.3	Paris	255.2	Toronto	369.2	Copenhagen	223.5	New York	229.4
4	Beijing	290.0	Los Angeles	169.6	Tokyo	226.3	Barcelona	368.9	Sydney	216.7	Shanghai	229.2
5	Hong Kong	274.9	Boston	163.7	Singapore	203.7	Madrid	368.0	San Francisco	213.6	Tokyo	228.4
6	Zurich	273.5	Seoul	155.9	Berlin	180.5	Frankfurt	366.1	Vienna	205.5	Amsterdam	227.5
7	San Francisco	269.4	Chicago	140.0	Beijing	171.4	Vancouver	365.7	Geneva	198.6	Frankfurt	219.3
8	Sydney	265.2	Singapore	137.8	Istanbul	165.9	Vienna	363.6	Vancouver	196.1	Hong Kong	213.2
9	Singapore	256.2	Paris	135.1	Vienna	160.8	Tokyo	358.5	Berlin	195.0	Singapore	208.4
10	Toronto	250.3	San Francisco	129.2	Seoul	158.5	Stockholm	357.0	Washington, DC	193.1	Seoul	207.4

Figure 4 : Classement par fonctions du GPCI, 2018.

De ce fait, selon le GPCI les villes les plus globales seront celles obtenant le score le plus élevé de la somme des scores des six fonctions.

Mais reconnaissant aussi les différentes dimensions que peut avoir une ville globale, le GPCI établit une deuxième grille de lecture de son classement en calculant la dispersion minimale entre les scores des six fonctions de chaque ville : moindre est la dispersion, plus les fonctions de la ville sont équilibrées et plus la dispersion est grande, plus la ville devient spécialisée dans une de ses six fonctions.

図3.31 対象44都市の総合度と総合順位 (GPCI-2018)

Fig. 3.31 Comprehensiveness and Rank of 44 target cities (GPCI-2018)

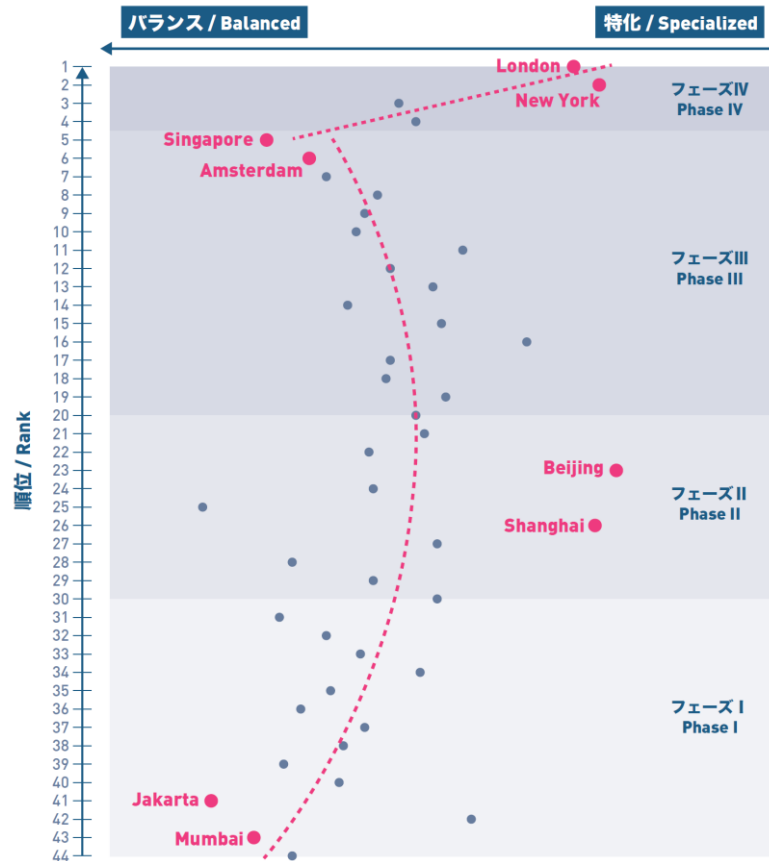


Figure 5 : Dispersion des 44 villes entre équilibrée et spécialisée selon le GPCI, 2018.

### 5.1.2 Le « Global Cities Index » (GCI)

En 2008, la revue américaine *Foreign Policy*, en collaboration avec le cabinet de conseil A.T. Kearney et le *Chicago Council on Global Affairs* ont publié pour la première fois un classement des villes globales basé sur des consultations avec Saskia Sassen, Witold Rybczynski, Janet Abu-Lughod and Peter Taylor.<sup>532</sup>

Lors de la première édition, la *Foreign Policy* avait noté que « les villes les plus grandes et les plus interconnectées du monde aident à établir des agendas mondiaux, à faire face aux dangers

<sup>532</sup> The 2008 Global Cities Index, *Foreign Policy*, November/December 2008, 21 October 2008.

transnationaux et à servir de plaques tournantes de l'intégration mondiale. Elles sont le moteur de la croissance de leurs pays et la passerelle vers les ressources de leurs régions »<sup>533</sup>.

S'intéressant initialement à 60 villes, Le Global Cities Index classe aujourd'hui 130 villes en fournissant des informations sur leurs performances et indiquant quelles sont les villes les plus compétitives dans cinq fonctions clés. Le classement est basé sur 27 indicateurs répartis en cinq dimensions ou fonctions : l'activité économique, le capital humain, l'échange d'informations, l'expérience culturelle et l'engagement politique.

Depuis 2015, à côté du *Global Cities Index*, A.T. Kearney publie un deuxième indice appelé le *Global Cities Outlook*, projetant le potentiel d'une ville basé sur le taux de variation de 13 indicateurs répartis sur quatre dimensions : le bien-être personnel, l'économie, l'innovation et la gouvernance.

#### **5.1.2.1 Les fonctions**

Le Global Cities Index mesure la capacité des villes non pas seulement à attirer mais à maintenir les capitaux mondiaux, le capital humain et l'innovation à travers les cinq fonctions de la ville qu'il définit comme suit :

La première fonction est celle de l'activité économique, y compris la valeur des marchés financiers dans la ville, le nombre de sociétés figurant dans le Fortune Global 500 et dont le siège est situé dans la ville ainsi que le volume de marchandises transitant par cette dernière.

La deuxième s'intéresse au capital humain où la ville agirait comme un « aimant » pour attirer divers groupes de personnes et de talents. Cela inclut la taille de la population immigrée d'une ville, le nombre d'écoles internationales et le pourcentage de résidents titulaires d'un diplôme universitaire.

---

<sup>533</sup> The 2008 Global Cities Index, Foreign Policy, November/December 2008, 21 October 2008.

La troisième est celle de l'échange d'informations y compris la qualité de la dissémination des nouvelles et de l'information pour le reste du monde ; le nombre de bureaux de presse internationaux ; la quantité d'informations internationales dans les principaux journaux locaux ainsi que le nombre d'abonnés au haut débit.

La quatrième est liée à l'expérience culturelle qui s'intéresse au niveau de l'offre des diverses attractions aux habitants de la ville ainsi qu'à ses touristes. À cela s'ajoute le nombre d'événements sportifs majeurs qu'une ville accueille et le nombre de salles de spectacle actives.

La dernière fonction étant celle de l'engagement politique qui mesure le degré d'influence d'une ville sur l'élaboration des politiques globales et le dialogue international.

#### **5.1.2.2 Calcul du score**

Comme pour le GPCI, les résultats des indicateurs sont convertis en une valeur comprise entre 100 et 0, le meilleur résultat obtenant un score de 100 et le plus bas une note de zéro.

Une fois ces résultats obtenus pour les 27 indicateurs, une valeur moyenne de chacune des cinq fonctions est établie. Mais à différence du GPCI, le Global Cities Index attribue un poids différent à chaque fonction : à l'activité économique et au capital humain est attribué un poids de 30% ; à l'échange d'information et l'expérience culturelle est attribué un poids de 15% ; laissant un poids de 10% à l'engagement politique.

Enfin, les scores par fonction sont additionnés pour obtenir le score final des villes, qui seront classés du plus haut au plus bas. Ainsi, plus la capacité de la ville à attirer et maintenir les capitaux financiers et humains est grande, plus elle est globale.

### 5.1.2.3 Classement de 2019

Pour 2019, New York, Londres et Paris ont occupé les trois premières places, mais ce trio domine le classement depuis une décennie. (Voir l'annexe 7 pour l'évolution du classement des villes entre 2012 et 2019 du GCI)

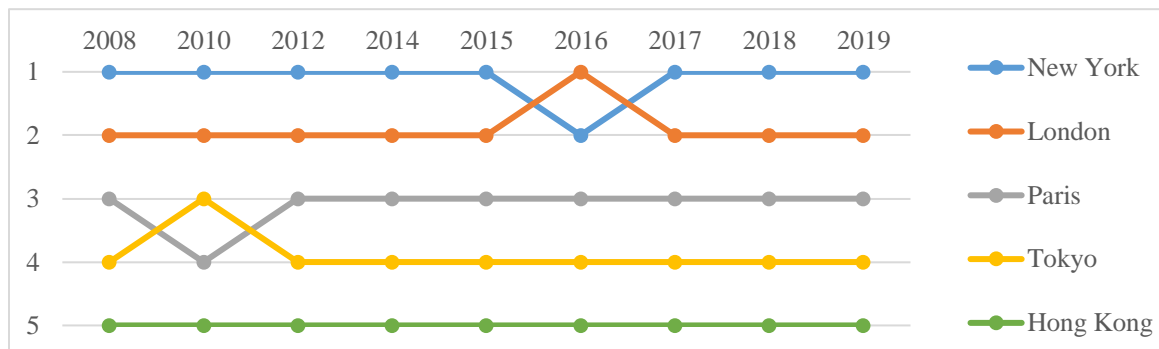


Figure 6 : Évolution du classement des cinq premières villes entre 2008 et 2019 du GCI.

Cela dit, le GCI note le fait qu'aucune ville n'est parfaite. Et qu'en fait, en se basant sur les 27 indicateurs de l'index, il faudrait 17 villes pour créer théoriquement la ville parfaite avec un score de 100.<sup>534</sup> Ce qui renforce l'idée qu'aucune ville n'aurait la solution pour être la ville la plus globale du monde. De ce fait, le GCI s'intéresse lui aussi à classer les villes par fonction et par indicateur selon leurs résultats.

<sup>534</sup> 2019 Global Cities Report, A.T. Kearney, p.4.



Figure 3

**Creating the “perfect” city from the Index requires 17 cities****2019 Global Cities Index leaders by dimensions**

Business activity	Human capital	Information exchange	Cultural experience	Political engagement
New York	New York	Paris	London	Brussels*

**Global Cities Index leaders by metric**

<b>Fortune 500</b> Beijing	<b>Foreign-born population</b> New York	<b>Access to TV news</b> Geneva, Brussels	<b>Museums</b> Moscow	<b>Embassies and consulates</b> Brussels
<b>Top global services firms</b> Hong Kong	<b>Top universities</b> Boston	<b>News agency bureaus</b> London, New York*, Moscow*	<b>Visual and performing arts</b> New York	<b>Think tanks</b> Washington, D.C.
<b>Capital markets</b> New York	<b>Population with tertiary degrees</b> Tokyo	<b>Broadband subscribers</b> Geneva, Zurich	<b>Sporting events</b> London	<b>International organizations</b> Geneva
<b>Air freight</b> Hong Kong	<b>International student population</b> Melbourne	<b>Freedom of expression</b> Amsterdam, Stockholm	<b>International travelers</b> London	<b>Political conferences</b> Brussels
<b>Sea freight</b> Shanghai	<b>Number of international schools</b> Hong Kong	<b>Online presence</b> Singapore	<b>Culinary offerings</b> London*	<b>Local institutions with global reach</b> Paris*
<b>ICCA conferences</b> Paris			<b>Sister cities</b> St. Petersburg	

Figure 7 : Classement par fonction et par indicateur du GCI, 2019.

## 5.2 Dubaï dans la course vers le numéro un

Comme nous l’avons déjà vu, la concurrence entre les villes est mise en évidence à travers différents indicateurs utilisés pour mesurer la performance de ces dernières dans diverses fonctions.

Avec l’urbanisation galopante et la mobilité croissante principalement de la classe créative, certaines villes ont le potentiel de devenir les nouveaux lieux de notre ère. Ces villes globales deviennent le point de convergence du capital financier, du talent et de l’échange mondial ; mais se font désormais concurrence pour attirer talents et investissements.

Cependant, étant donné que les villes peuvent naturellement regrouper différentes spécialités, il existe en réalité un certain nombre de nœuds de production spécialisés à travers le monde, tels que Londres, New York, Tokyo et Paris, etc. Ces villes ne se font pas nécessairement la concurrence directe, en raison de leur concentration de fonctions spécifiques, mais se font plutôt concurrence sur la prédominance mondiale.

C'est dans ce contexte que Dubaï a pour ambition de se positionner comme l'un de ces nœuds et de devenir le pôle d'affaires et de commerce idéal situé au carrefour de l'Asie, de l'Europe et de l'Afrique. Cela a servi de trajectoire à la croissance de l'Émirat au fil du temps.

Le statut actuel de Dubaï et sa capacité à se connecter au reste du monde, par le biais de son réseau aérien et portuaire, constituent une excellente base pour attirer les entreprises des économies émergentes de cette région.

Ainsi, la position de Dubaï parmi les principaux indices internationaux pourrait nous indiquer si les différentes stratégies et les différents projets d'investissement de l'Émirat ont réussi à réaliser cet objectif.

Comme il existe de nombreux indicateurs de classement mettant en évidence différents attributs, nous présenterons la position de Dubaï dans quatre autres indicateurs à côté des deux premiers présentés plus haut en détail focalisant sur la notion de ville globale et cela pour une meilleure compréhension des différents défis auxquels fait face Dubaï. Ces six indicateurs couvriront ainsi deux secteurs clés : (1) l'activité économique et la compétitivité ; (2) la qualité de vie, y compris les enjeux sociaux et environnementaux.

Pour l'activité économique et la compétitivité, nous retenons à côté du GPCI et du GCI, le *Global Financial Centres Index* (GFCI) et le *Leading Maritime Capitals of the World* (Menon Index). Pour la qualité de vie, nous retenons le *Mercer Quality of Living Ranking* et le *Economist Intelligence Unit Liveability Ranking*.

Le GFCI évalue et fournit un classement de la compétitivité de 102 centres financiers à travers le monde. Le classement est basé sur plus de 29,000 évaluations de centres financiers à partir d'un questionnaire en ligne et sur plus de 100 indicateurs de différentes organisations telles que la Banque mondiale, l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) et la *Economist Intelligence Unit* (EIU). Depuis 2007, le GFCI est mis à jour tous les mois de mars et de septembre de l'année. Il est conjointement publié par le groupe Z/Yen et le *China Development Institute* (CDI) depuis 2016.<sup>535</sup> Les facteurs déterminants utilisés dans le modèle du GFCI sont regroupés sous cinq principaux domaines de compétitivité : l'environnement commercial, le capital humain, l'infrastructure, le développement du secteur financier et la réputation de ce dernier.<sup>536</sup>

Publié conjointement par *Menon Economics*<sup>537</sup> et DNV GL<sup>538</sup>, le *Menon Index* nous renseigne sur les capitales maritimes du monde qui fournissent le meilleur soutien, en termes d'infrastructure matérielle et immatérielle et de capital humain, pour permettre aux entreprises et aux talents de se connecter.<sup>539</sup> L'indice couvre cinq piliers à la base desquels les villes sont comparées : les centres maritimes, le droit et finances maritimes, la technologie maritime, les ports et la logistique, l'attractivité et compétitivité. Sous chaque pilier, un ensemble d'indicateurs objectifs et subjectifs sont mesurés. Pour les indicateurs objectifs, un total de 25 indicateurs sont utilisés, tandis que l'évaluation subjective est mesurée à travers la perception et de l'évaluation des principaux armateurs et dirigeants d'entreprise de gestion maritime<sup>540</sup>.

---

<sup>535</sup> Le Z/Yen Group et le CDI sont deux « think tank », le premier fondé en 1994 et basé à Londres, le second à Shenzhen en Chine.

<sup>536</sup> The Global Financial Centres Index 25 Report, March 2019.

<sup>537</sup> Menon Economics est une société de conseil norvégienne spécialisée dans les domaines des études et politiques l'économie, et des études de marché. Leur principale activité consiste à entreprendre des analyses économiques aux entreprises, organisations et gouvernements.

<sup>538</sup> La Fondation norvégienne Det Norske Veritas ou DNV a été créée en 1864. Son premier objectif était d'inspecter et d'évaluer les conditions techniques des navires marchands norvégiens. Fusionnée avec Germanischer Lloyd en 2013, DNV GL est aujourd'hui l'un des principaux prestataires internationaux de services en management des risques. La société fournit ses services dans plusieurs secteurs, notamment le transport maritime, les énergies renouvelables, le pétrole et le gaz. DNV GL est la plus grande société de classification du monde, fournissant des services à quelques treize mille navires et unités mobiles offshore.

<sup>539</sup> The Leading Maritime Capitals of the World 2019 Report, Menon Economics and DNV GL Publication, 2019.

<sup>540</sup> Environ 40% des 200 experts auxquels l'index fait appel sont basés en Europe, 30% en Asie et 30% en Amérique, Moyen-Orient et Afrique.

Comme l'indique Alain Bourdin, la qualité de la vie elle-même peut faire l'objet de compétitions et de mesure par des indicateurs.<sup>541</sup> C'est dans cette même logique que l'entreprise de conseil américaine *Mercer Human Resource Consulting* établit depuis 2010 le classement de la qualité de la vie de 231 villes du monde, dans le but d'aider les entreprises et les gouvernements à recruter leurs cadres expatriés à l'international et à les transférer entre les différentes villes. Le classement se fonde sur l'évaluation de 39 critères, répartis en dix groupes<sup>542</sup> :

1. L'environnement politique et social (régulation des taux de change, services bancaires, etc.) ;
2. L'environnement socioculturel (censure, atteintes aux libertés individuelles, etc.) ;
3. La qualité du système médical et sanitaire (fournitures et services médicaux, maladies infectieuses, eaux traitées, élimination des déchets, pollution de l'air...) ;
4. Les écoles et l'éducation (niveau et disponibilité des écoles, universités, etc.) ;
5. Les biens de consommation (disponibilité de la nourriture, de produits de consommation courante, etc.) ;
6. Le logement (marché du logement, appareils électroménagers, meubles, services, maintenance) ;
7. La nature (climat, catastrophes naturelles).

De même, le *Economist Intelligence Unit (EIU) Liveability Ranking* évalue et classe depuis 2002 la qualité de la vie de 140 villes du monde. Le but de ce classement étant d'établir un différentiel de la qualité de la vie entre ces villes afin de permettre aux grandes entreprises de calculer les indemnités de déplacement offertes à leurs cadres une fois expatriés. Le classement se fonde sur l'évaluation de 30 critères, répartis sur cinq groupes :

1. La sécurité et la stabilité politique ;
2. La qualité de l'infrastructure et du système sanitaire ;
3. La qualité du système médical ;
4. La disponibilité des écoles et la qualité du système éducatif ;
5. L'environnement socioculturel et le climat.

---

<sup>541</sup> Bourdin, 2010.

<sup>542</sup> Bourdin, 2010, p.127.

Le tableau ci-dessous présente le classement des dix premières villes et celui de Dubaï dans les six indicateurs retenus :

	Indicateur					
Classement	2018 Global Power Cities Index (GPCI)	2019 Global Cities Index (GCI)	2019 Global Financial Centres Index (GFCI)	2019 Leading Maritime Capitals of the World (Menon Index)	2019 Mercer Quality of Living Ranking	2019 Economist Intelligence Unit (EIU) Liveability Ranking
1	Londres	New York	New York	Singapour	Vienne	Vienne
2	New York	Londres	Londres	Hambourg	Zurich	Melbourne
3	Tokyo	Paris	Hong Kong	Rotterdam	Munich	Sydney
4	Paris	Tokyo	Singapour	Hong Kong	Auckland	Osaka
5	Singapour	Hong Kong	Shanghai	Londres	Vancouver	Calgary
6	Amsterdam	Singapour	Tokyo	Shanghai	Düsseldorf	Vancouver
7	Séoul	Los Angeles	Toronto	Oslo	Frankfort	Tokyo
8	Berlin	Chicago	Zurich	Tokyo	Genève	Toronto
9	Hong Kong	Pékin	Pékin	Dubaï	Copenhague	Copenhague
10	Sydney	Washington, D.C.	Frankfort	Busan	Basel	Adélaïde
	Dubaï (29)	Dubaï (27)	Dubaï (12)		Dubaï (74)	Dubaï (70)

Tableau 1 : Classement de Dubaï dans les différents indicateurs.

Ainsi, la transformation et le développement de la ville de Dubaï au cours de la dernière décennie sont certainement incomparables sur le plan régional et peut-être même à l'échelle mondiale. Avec près de 89,1 millions de passagers empruntant son aéroport en 2018<sup>543</sup>, Dubaï possède le troisième aéroport au monde en termes de trafic de passagers<sup>544</sup>. À cela s'ajoute parmi d'autres, l'activité de son port de Jebel Ali avec ses 14.9 millions EVP<sup>545</sup> en 2018<sup>546</sup> faisant de Dubaï la neuvième capitale maritime au monde selon l'index Menon. Dans le même sens et selon

<sup>543</sup> <https://www.dubaiairports.ae/corporate/media-centre/fact-sheets/detail/dubai-airports>

<sup>544</sup> [https://aci.aero/wp-content/uploads/2019/03/2486\\_Top-20-Busiest-Airport\\_passenger\\_v3\\_web.pdf](https://aci.aero/wp-content/uploads/2019/03/2486_Top-20-Busiest-Airport_passenger_v3_web.pdf)

<sup>545</sup> L'équivalent vingt pieds, ou EVP (en anglais, twenty-foot equivalent unit : TEU) est une unité approximative de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. Un conteneur de 20 pieds vaut 1 EVP et un conteneur de 40 pieds en vaut 2. L'EVP est utilisé pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire.

<sup>546</sup> <https://www.hafen-hamburg.de/en/statistics/top-20-container-ports>

Mastercard, avec 15,79 millions de touristes en 2017, Dubaï était la quatrième ville la plus visitée au monde en termes de visiteurs internationaux après Bangkok, Londres et Paris<sup>547</sup>.

Cependant, malgré l'amélioration de son score global, nous constatons que le classement de Dubaï dans ces différents indicateurs ne s'est pas amélioré tout au long de la dernière décennie. Cela peut être dû à deux facteurs. Le premier endogène car Dubaï continue à réaliser une mauvaise performance sur certains aspects et reculer dans d'autres critères. Le deuxième exogène dû à la meilleure performance des autres villes qui finissent par la dépasser.

	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019	
GPCI	-		-		-		-		-		-		-		-		-		23		29		19	
GCI	27		-		27		-		29		-		27		26		28		28		28		27	
EIU											77				75		74		74		69		70	
Mercer													74		74		74		75		74		74	
Menon											-		-		13		-		10		-		9	
GFCI	24	23	23	21	24	28	28	36	29	22	23	25	29	17	23	16	13	18	25	18	19	15	12	

Tableau 2 : Évolution du classement de Dubaï dans les différents indicateurs sélectionnés entre 2008 et 2019.

Bien que la position de Dubaï dans ces différents classements ne montre pas d'amélioration sensible, il est intéressant de noter que les villes figurant en tête de ces classements ont été cohérentes dans leurs résultats et positions tout au long de cette dernière décennie. La position de Dubaï, dans un deuxième groupe de villes, plus instables, montre une grande variation de rang, ce qui met en évidence la concurrence intense qui existe entre ces villes.

Cela dit, comme ces différents indicateurs comprennent un grand nombre de critères similaires, même si elles sont utilisées différemment pour aboutir au classement final, l'examen de ces indicateurs nous relève ce qui suit :

1. Dubaï se comporte généralement très bien dans les critères en rapport avec l'infrastructure, les services publics et le transport par rapport aux autres villes ;

<sup>547</sup> <https://newsroom.mastercard.com/press-releases/big-cities-big-business-bangkok-london-and-paris-lead-the-way-in-mastercards-2018-global-destination-cities-index/>

2. Dubaï se classe plus ou moins bien par rapport aux autres villes dans les critères économiques ;
3. La performance de Dubaï est médiocre au niveau de la qualité de vie en général, principalement à cause du prix du logement, le coût et la qualité de l'éducation et de la santé, l'offre des activités culturelles et des espaces ouverts et/ou publics ;
4. Enfin, la performance de Dubaï est la plus faible en matière de climat et de résilience environnementale principalement à cause d'une mauvaise qualité de l'air et de la dégradation des habitats naturels et écologiques.

Ainsi, ce classement nous donne une réponse plus ou moins précise sur la question de savoir si le progrès de Dubaï peut être considéré comme un succès à l'échelle globale compte tenu de la stratégie de développement de l'Émirat menée par son Souverain dans les deux dernières décennies.

Cela dit, il n'y a aucun doute que Dubaï a grimpé dans ces classements et est aujourd'hui reconnue comme une ville d'importance relative à l'échelle mondiale et qu'elle est incontestablement considérée comme la première ville moderne du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord.

Cependant, le monde change et ne compter que sur la démesure ne suffirait plus à Dubaï pour continuer à grimper dans les différents classements internationaux. C'est vrai, nul ne peut nier le rôle important de ces mégaprojets dans le positionnement de Dubaï sur la carte mondiale, mais pour rester compétitive et maintenir sa position, même avant de monter dans le classement, il faut que Dubaï avance sur bien d'autres critères.

En effet, en moins de dix ans, Dubaï a vu sa population augmenter de plus que 50%, passant de 1,9 millions d'habitants en 2010 à 3,1 millions à la fin de 2018.<sup>548</sup> Mais si au début des années 2000, la croissance du PIB, entraînée par un boom économique et immobilier justifiait la croissance de la population, comme presque 90% de la population est formée d'immigrés<sup>549</sup>

---

<sup>548</sup> Dubai Statistics Center, 2018.

<sup>549</sup> Selon le Dubai Statistics Center, la population immigrée formait 92% de la population totale en 2018.

attirés par les opportunités d'emploi, ceci n'est plus le cas depuis 2014, car nous assistons à une croissance continue de la population d'une part mais à un ralentissement de la croissance économique de l'autre.

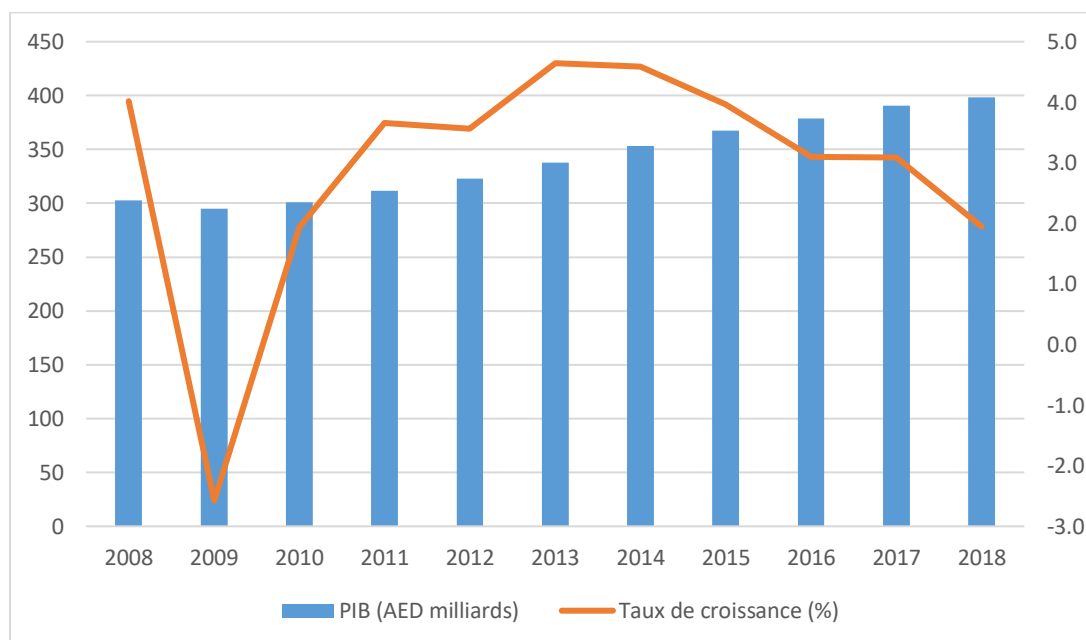


Figure 8 : Croissance du PIB. Souce : Dubai Statistics Center, 2018.

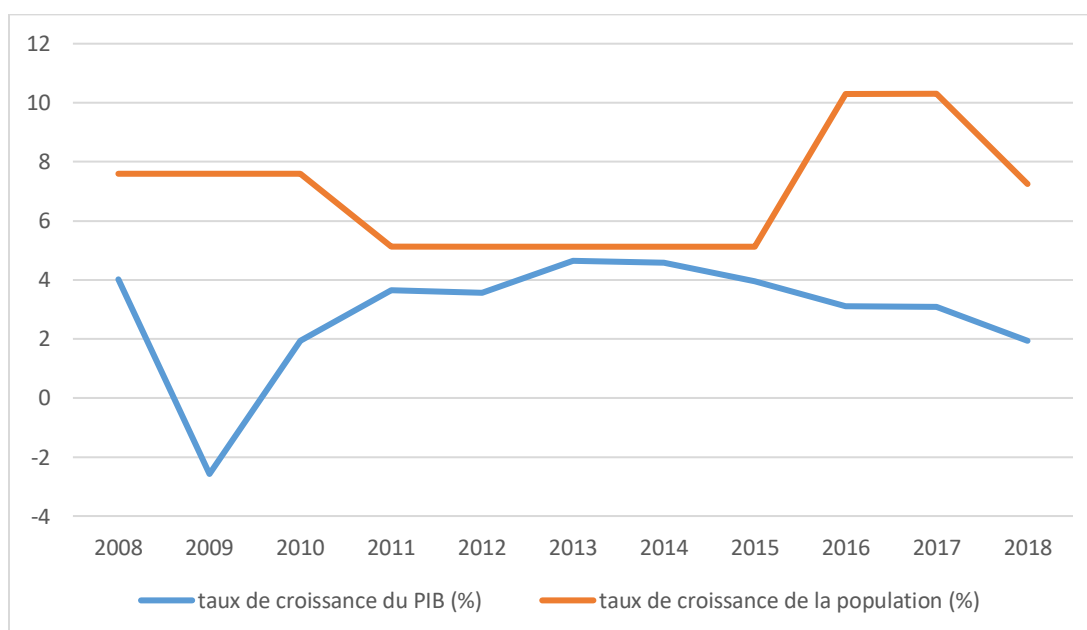


Figure 9 : Croissance du PIB et de la population. Source : Dubai Statistics Center, 2018.



Cette main d'œuvre majoritairement non ou peu qualifiée est principalement embauchée dans les secteurs de la construction, le commerce de gros et de détail, les activités d'hébergement et de restauration – le tourisme, trois secteurs intensifs en main d'œuvre mais d'un faible rendement en termes de productivité économique. Ce qui va à l'encontre de la notion qu'évoquent les villes globales où la spécialisation et la concentration du capital humain et cadres est nécessaire dans les secteurs hautement spécialisés et productifs comme l'information et la communication, les activités financières et d'assurance et l'immobilier, mais qui en même temps renforce l'hypothèse énoncée par Saskia Sassen sur le fait que plus une ville est globale plus on assiste à une division de sa population entre cadres et ce que Sassen appelle les « serveurs » de ces derniers.

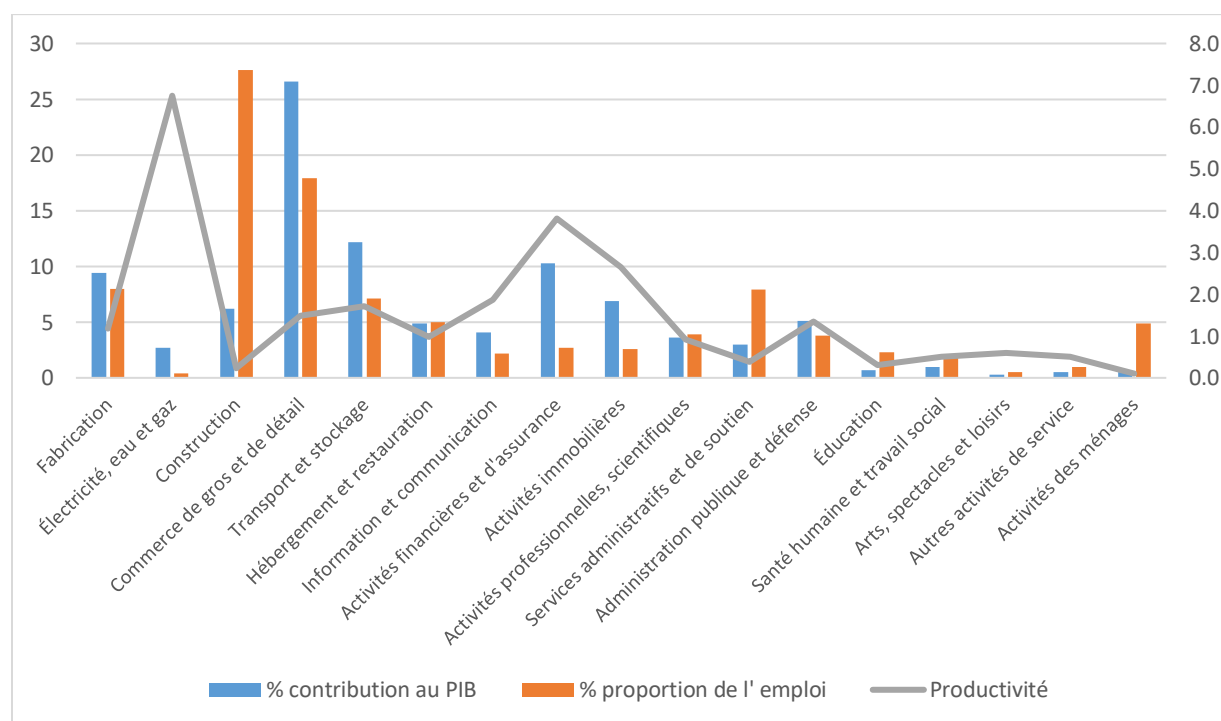


Figure 10 : Productivité des secteurs économiques comparée à la proportion de l'emploi et la contribution au PIB. Source : Dubai Statistics Center, 2018.

En effet, depuis la fin des années 1990, l'économie de Dubaï était tirée par les secteurs de la construction et de l'immobilier, à la fois comme moyen de répondre à la demande de logement mais aussi pour stimuler la croissance économique en créant les fondements des industries du commerce de détail et du tourisme. Les principaux développeurs, quasi gouvernementaux, étaient chargés de l'exécution de ces projets.

De ce fait, nous pouvons dire que le secteur de l'immobilier était et est toujours étroitement lié au secteur de la construction. Par conséquent, il nous semble tout à fait raisonnable d'examiner les deux secteurs conjointement pour déterminer leur contribution à la croissance économique de l'émirat.

En 2003, les secteurs de l'immobilier et de la construction à eux deux contribuaient à la hauteur de 18,6% au PIB de Dubaï, culminant à 21,6% en 2008, juste avant la crise financière mondiale. Mais dans les années qui ont suivi, la contribution de ces deux secteurs au PIB a lentement diminué pour atteindre 13% en 2016.

En 2018, le secteur de l'immobilier employait 2,6% de la population active, tandis que le secteur de la construction comptait pour environ 27%, principalement des ouvriers. En conséquence, il est clair que la part importante de la population active employée dans le secteur de la construction contribue relativement peu au PIB de l'émirat.

Ainsi, ces dernières années, le taux de croissance de la population de Dubaï ressemblerait à celui des villes des Pays du Sud mais avec un niveau de croissance économique similaire à ceux des villes des Pays du Nord, reflétant l'influence de l'économie mondiale qui montre des signes de tensions sur Dubaï et dévoilant jusqu'à quel point l'économie de l'émirat reste extrêmement ouverte et subit les effets de l'activité mondiale.

Et ce sont les deux points les plus forts de Dubaï qui ressentent cette détresse en premier, à savoir : son port et son aéroport. En effet, depuis 2016, les données montrent une diminution de l'activité globale du port de Jebel Ali ainsi que le nombre total de conteneurs et de navires qui ont fluctué au cours des cinq dernières années et sont en 2018 inférieurs aux volumes traités en 2014.

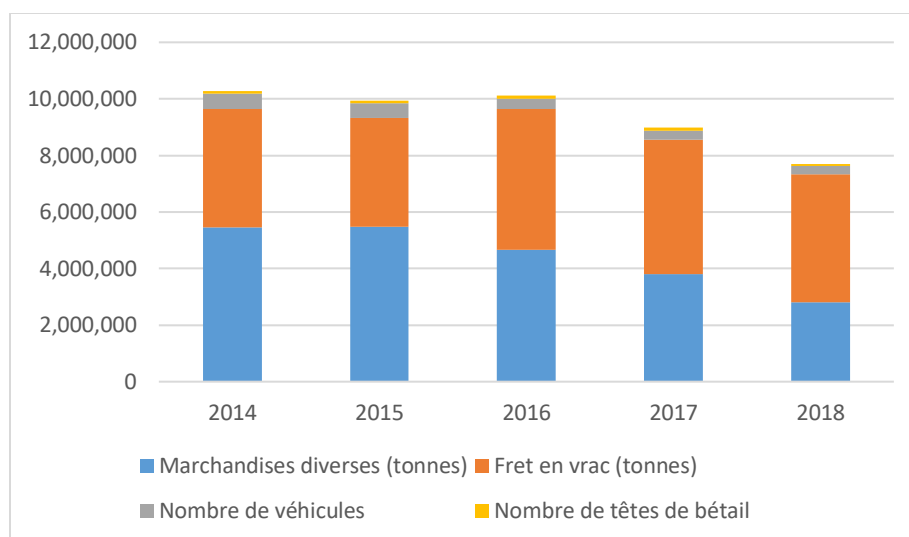


Figure 11 : Activité du port de Jebel Ali entre 2014 et 2018. Source : Dubai Statistics Center, 2018.

	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre de navires	22,740	22,524	21,868	20,891	21,849
Nombre de conteneurs	15,240,399	15,584,765	14,766,519	15,366,880	14,954,116

Tableau 3 : Nombre total de navires et de conteneurs traités au port de Jebel Ali. Source : Dubai Statistics Center, 2018.

De même, Dubaï connaît un ralentissement du taux de croissance du nombre total de touristes et reste la ville la plus chère pour ses visiteurs. En fait, selon *Mastercard Global Destination Cities Index*, Dubaï vient en premier en termes de dépenses de visiteur par jour avec 537 dollars américains par jour en moyenne, dépassant de loin Paris avec 301 dollars, Singapour avec 286 dollars et Londres avec 153 dollars par jour.<sup>550</sup>

<sup>550</sup> <https://newsroom.mastercard.com/press-releases/big-cities-big-business-bangkok-london-and-paris-lead-the-way-in-mastercards-2018-global-destination-cities-index/>

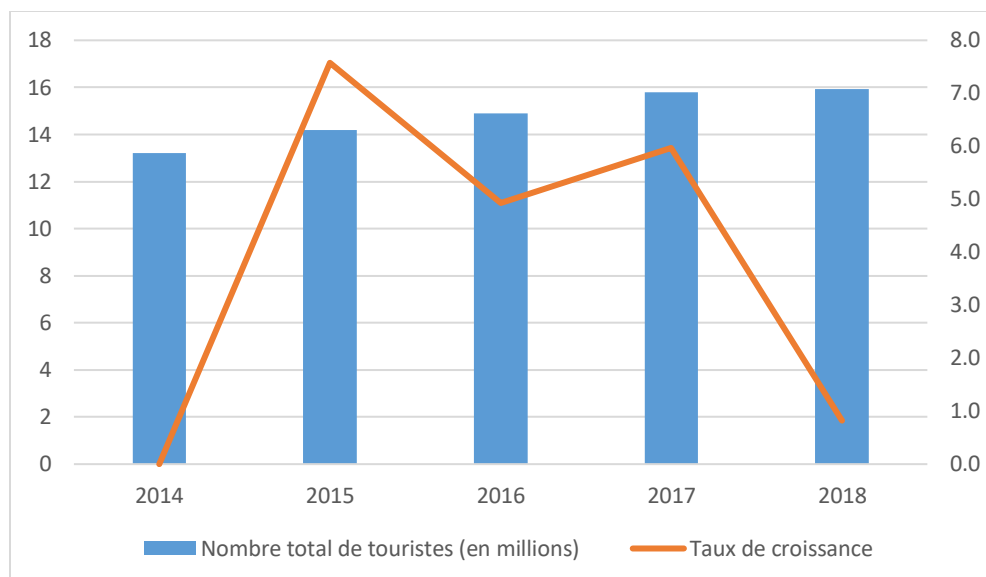


Figure 12 : Nombre et taux de croissance de visiteurs entre 2014 et 2018. Source : Dubai Statistics Center, 2018.

Donc, si d'un côté les éléments de base de la ville bien branchée sur le réseau mondial (accessibilité, services aux entreprises, allègement de fiscalité, etc.) fonctionnent bien pour Dubaï, qu'en est-il au sujet de l'attractivité du talent et du capital humain ?

Vu à travers ces mêmes indices, Dubaï fonctionne moins bien à ce niveau-là. C'est ce que nous pouvons constater en observant le classement de Dubaï par fonction dans ces indicateurs. Selon le GPCI, Dubaï passe de la 29<sup>ème</sup> position globale en 2018 à la 38<sup>ème</sup> position dans le classement par fonction de recherche et développement, à la 32<sup>ème</sup> position vue par un chercheur et à la 43<sup>ème</sup> position vue par un artiste dans le classement par acteur<sup>551</sup> fourni aussi par le même indicateur. De même du côté du GCI, où Dubaï perd des points à cause de la faible expérience culturelle qu'elle offre à ses habitants. Ces résultats sont aussi renforcés par les résultats fournis par le *Mercer Quality of Living Ranking* et le *EIU Liveability Ranking* qui focalisent sur des aspects jugés essentiels pour l'attraction du capital humain dans la ville en question et influençant considérablement leur qualité de vie.

<sup>551</sup> LE GPCI classe aussi ces villes par acteur où les mêmes indicateurs utilisés par l'indice pour calculer le score global de chaque ville sont redistribués pour mesurer les besoins des différents acteurs ou usagers de la ville, étant ceux d'un directeur, d'un chercheur, d'un artiste, d'un visiteur et enfin d'un résident.

Ces résultats rejoignent quelque part la thèse de Florida<sup>552</sup> sur le lien entre le développement économique d'une ville et sa capacité d'attirer cette classe créative à partir de l'importance de la connaissance et de l'innovation dans le régime de production actuel.

Mis à part les critiques<sup>553</sup>, Florida souligne que pour rendre leurs territoires attractifs, ces villes – principalement post-industrielles – ont mis en œuvre des actions destinées à renouveler leur tissu économique et urbain : amélioration de la qualité des services aux entreprises, allègement de la fiscalité, amélioration de l'accessibilité, développement du parc immobilier, mais aussi des espaces verts, des espaces publics et plus particulièrement des projets culturels, jugés essentiels pour attirer la classe créative.<sup>554</sup> C'est ainsi que ces villes vont attirer les professionnels de la classe créative, qui à leur tour, vont stimuler le dynamisme économique local vu leur implication dans les secteurs d'activité à forte valeur ajoutée. C'est à travers cet effet de causalité, que la ville devient un lieu qui doit s'adapter aux besoins de cette classe créative afin de l'attirer, car elle est nécessaire à son développement économique.<sup>555</sup>

De ce fait, la performance de Dubaï dans ces différents indicateurs met en évidence des aires d'amélioration primordiales à l'émirat. Dubaï est ainsi confrontée à des défis dans certains domaines clés, ce qui a également un impact sur sa capacité à devenir un pôle d'attraction mondial de choix pour les talents et les investissements.

Ces enjeux socio-économiques sous-tendent bien sûr les défis environnementaux et climatiques auxquels fait face la région du Golfe. Compte tenu de sa taille et son emplacement, si la capacité de Dubaï à influencer les questions environnementales au sens large est limitée, sa capacité à agir de manière proactive en faveur de l'amélioration de son environnement urbain et naturel local aurait une incidence positive sur l'attraction de l'émirat pour ses habitants et visiteurs. Un

---

<sup>552</sup> Florida, 2002.

<sup>553</sup> Selon Bourdin (2005), Florida a commis trois erreurs: (1) ses données sont biaisées (il analyse les villes centres avec des statistiques concernant les régions métropolitaines), imprécises (le champ des professions entrant dans le dénombrement de la classe créative est trop large) et peu discriminantes (les différences entre les villes sont très souvent sans signification statistique) ; (2) d'avoir associer la classe créative et le développement économique ; (3) dans l'usage du terme « classe », comme cette classe créative est un conglomerat peu cohérent et peu stable de réseaux d'individus qui n'ont en commun que les mêmes choix de consommation, et de groupes constitués.

<sup>554</sup> Vivant, 2009.

<sup>555</sup> Darchen, Tremblay, 2008.

environnement dégradé mettrait non seulement l'infrastructure de l'émirat en péril, mais également son écosystème socio-économique.

## Chapitre 6 : Quand Dubaï devient le « modèle »

Depuis le début des années 1990, face à l'intensité et l'impact des échanges et connections entre villes, l'approche territoriale de l'analyse des villes cède la place à une approche relationnelle. Il y aurait ainsi un fil conducteur entre mondialisation, politiques urbaines, pouvoir transnational des villes, indicateurs de classement mondiaux, jeux de références et circulation de modèles urbains ; une série de « mots clés » que nous évoquons depuis le début de ce travail de recherche. Il nous reste à savoir si le modèle de gouvernance et de développement urbain de Dubaï que nous avons décrit dans les chapitres précédents en est vraiment un.

Dans l'éditorial du dossier du numéro 404 de la revue urbanisme consacré à l'analyse de la notion de « modèles urbains », Antoine Loubière note qu'à défaut d'être toujours des modèles, les grandes métropoles mondiales sont d'immenses laboratoires où se préparent les sociétés de demain, pour le meilleur comme, peut-être, pour le pire.<sup>556</sup>

### 6.1 Comprendre le « modèle » urbain : définition(s), enjeux et limites

En évoquant la notion de circulation de modèles, nous évoquons le terme « modèle ». Mais, qu'est-ce qu'on entend par modèle ? Au sens strict du terme, un modèle signifie ce qui est donné pour servir de référence, pour être reproduit (Larousse, en ligne). Selon le Centre National des Ressources Textuelles et Lexicales, le mot « modèle » est emprunté à l'italien « modello » du XVI<sup>ème</sup> siècle, signifiant « figure destinée à être reproduite » (consultation en ligne).

Françoise Choay<sup>557</sup> définit le terme « modèle » comme un objet définitif et, par définition reproductible, quel que soit le contexte physique et social de son application, un objet qu'on doit répéter tel qu'il est ; qu'elle oppose au terme « type » qui lui est défini, en se référant à

---

<sup>556</sup> Loubière, 2017, p. 15.

<sup>557</sup> Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, p. 472.

Quatremère de Quincy, comme un objet d'après lequel chacun peut concevoir des ouvrages qui ne se ressembleraient pas entre eux<sup>558</sup>.

Söderström et Paquot notent, qu'à la suite de son usage en architecture, un modèle en urbanisme est une réalisation ou une procédure, que l'on reproduit dans un autre contexte que celui qui lui a donné naissance et sens.<sup>559</sup>

### **6.1.1 Ville laboratoire ou ville modèle ?**

Pourtant, Jean Haëntjens souligne le fait que logiquement une ville doit d'abord être un laboratoire avant qu'elle devienne modèle. S'inspirant de Rome, d'Athènes et de Venise, de Paris et de Barcelone post révolution industrielle et s'appuyant sur les exemples plus contemporains de Vancouver, Barcelone et de Copenhague du début des années 1990, Haëntjens affirme qu'avant de devenir un modèle, une ville doit être un laboratoire et décrit trois caractéristiques de la réussite de ces laboratoires.<sup>560</sup>

Premièrement, l'invention de la transversalité. Pour Haëntjens, les responsables de ces villes ont cherché à organiser leurs réponses aux différentes demandes de leurs sociétés autour d'un projet cohérent qui était à la fois urbain et sociétal. Mais ce choix d'interventions simultanées à toutes les questions leur a posé un problème de méthode causé par l'empilement des politiques sectorielles menant à une double impasse : l'incohérence et l'inflation des coûts. Pour cela, ces collectivités locales ont cherché des leviers d'action simultanée notamment sur l'économie, le social et l'environnement à travers l'aménagement des espaces publics, l'investissement dans les transports urbains, les politiques culturelles, l'offre de logements et la restauration d'un rapport à la nature et au paysage.<sup>561</sup>

---

<sup>558</sup> Quatremère de Quincy, dictionnaire de l'architecture, art. « type », Paris, 1832 dans dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, p. 779.

<sup>559</sup> Söderström, Paquot, 2012, p. 41.

<sup>560</sup> Haëntjens, 2017, p. 19.

<sup>561</sup> Haëntjens, 2017, p. 17-18.



Deuxièmement, la mise en place de politiques urbaines empiriques. Haëntjens décrit ces approches transversales mises en place par ces collectivités locales comme empiriques, ne cherchant pas à appréhender le fonctionnement des systèmes urbains dans leur globalité et leur complexité mais à simplement identifier les leviers qui permettraient d’agir d’une façon positive et cohérente, en traçant une voie intermédiaire entre les approches sectorielles, qui traitent les problèmes séparément ou secteur par secteur, et les « pensées magiques qui promettent de tout régler par un facteur supposé déterminant » tel que l’économie ou l’innovation ; tout cela en impliquant les acteurs de la société civile, considérés comme les coproducteurs d’un projet de société.<sup>562</sup>

Troisièmement, la capacité de ces villes à concilier ouverture et ancrage va de pair avec leur capacité particulière à utiliser le passé pour se projeter dans l’avenir. C’est ainsi que ces villes ne craignent pas la mondialisation car elles ont appris à en anticiper les risques et savent qu’elles doivent se réinventer sans cesse si elles veulent maintenir leur attractivité.<sup>563</sup>

### **6.1.2 Qu’est-ce qu’un modèle urbain ?**

Ainsi comme nous l’avons déjà évoqué, Françoise Choay oppose dans le domaine de l’urbanisme la « règle », renvoyant à des principes génératifs fournissant des solutions urbaines qui s’adaptent à des situations territoriales et sociales spécifiques, au « modèle », qui lui désigne des solutions toutes faites dont la validité est universelle et qui peuvent dès lors être copiées sans se soucier du contexte.<sup>564</sup>

Mais pour Söderström, si l’analyse structuraliste des théories de l’urbanisme effectuée par Choay portait essentiellement sur des discours ou des traités, les recherches contemporaines portent bien davantage sur des pratiques d’acteurs et de médiations matérielles (textes, images, plans, diagrammes, etc.) où sont appelés « modèles » des éléments et des façons de faire beaucoup plus variables et flous que ne le voudraient les distinctions techniques notées par Choay :

---

<sup>562</sup> Ibid. p. 18.

<sup>563</sup> Ibid.

<sup>564</sup> Söderström, 2012, p. 43.

« Ce qui s'échange dans les réseaux de villes ou d'acteurs urbains, ce sont, plutôt que des politiques entières, des « morceaux choisis » : des éléments de politiques, des principes, des procédures, voire simplement des slogans. [...] Lorsqu'on parle de modèles en matière de politique urbaine, il s'agit donc dans les faits d'aspects généralement très sélectifs d'une politique développée dans une ville donnée. »<sup>565</sup>

Pour Elisabeth Peyroux et Thierry Sanjuan, un modèle urbain renvoie à un ensemble d'objets, de politiques, de doctrines urbanistiques, de « bonnes pratiques » ou de labels partageant une caractéristique commune : celle de servir de référence à l'imitation ou à la reproduction dans un contexte autre que celui de sa production initiale.<sup>566</sup> Ainsi, ils retiennent des modèles mettant en avant des traits essentiels d'une ville à réaliser, qu'il s'agit de projections spatiales et d'images de la ville future, des modèles sectoriels de gestion urbaine et de gouvernance, des concepts et de nouveaux modes de développement urbain tel quel la ville créative ou la ville durable, ou encore des pratiques urbaines dites alternatives comme l'urbanisme tactique ou collaboratif :

« Nous approchons donc la notion de « modèle urbain » dans la production autant idéelle (autour des normes et des valeurs) que matérielle de la ville, en prenant en compte les formes urbaines et les objets architecturaux mais aussi les modes d'administration et de gouvernance. »<sup>567</sup>

Toutefois, Söderström distingue trois principaux référents de ces modèles. Premièrement, quand le modèle évoqué est associé à une ville dans son ensemble, associé (à tort ou à raison) à une bonne gouvernance, que ce soit sur un plan général, tel que Barcelone, ou dans un domaine plus spécifique, comme les transports en commun à Curitiba ou à Bogota. C'est pour cette raison que ces villes modèles (Vancouver, Lyon, Singapour) font l'objet d'un « tourisme politique ». Ensuite, quand le modèle concerne des aspects spécifiques d'une politique urbaine qui ne sont pas forcément associés à une ville particulière, tel que les *Business Improvement Districts*, les villes créatives ou les villes durables. C'est aussi le cas de politiques très spécifiques, comme

---

<sup>565</sup> Ibid. p. 43-44.

<sup>566</sup> Peyroux, Sanjuan, 2016, p. 1.

<sup>567</sup> Ibid. p. 2.

celles liées aux grands événements sportifs. Enfin, quand le modèle est un mélange de politiques et de solutions formelles, qu'il appelle « types urbains », comme la réhabilitation des fronts d'eau ou la création de zones piétonnes.<sup>568</sup>

### 6.1.3 Se pose alors la question de circulation des modèles

Söderström note que l'analyse des échanges de politiques s'est traditionnellement faite par le biais des sciences politiques qui les a principalement étudiés sous l'angle de « transferts de politiques » ou *policy transfers*.<sup>569</sup> Avec Thierry Paquot, il se pose la question de la réception et de l'acclimation du modèle :

« Autant il est aisé de constater le transfert d'un « modèle urbain », [...] autant il est difficile de saisir l'ensemble des effets induits par sa réception. Parfois la greffe prend, dans d'autres cas elle provoque un rejet. Parfois l'on croit que le modèle s'acclimate alors qu'il subit de nombreuses transformations plus ou moins visibles qui l'altèrent tout en lui impulsant une autre destinée [...]. »<sup>570</sup>

Peyroux et Sanjuan parcourent les travaux questionnant l'accélération et l'intensification de la circulation internationale des politiques urbaines en reformulant toute une série de questions évoquées par les travaux structurés autour de la mobilité des politiques urbaines : Comment les politiques sont-elles rendues mobiles et mutent-elles ? Comment sont-elles mobilisées, adoptées, traduites, modifiées et localisées/ancrées dans de nouveaux contextes ? Quels sont les canaux de circulation et les ressources mobilisées par les acteurs pour produire, diffuser et territorialiser les savoirs sur les politiques ? (Peck et Theodore, 2010 ; McCann, 2011 ; McCann et Ward, 2010, 2011, 2012 ; Temenos et McCann, 2013 ; Baker et Temenos, 2015). Peyroux et Sanjuan soulignent le fait que ça soit les travaux anglo-saxons ou français, ces travaux remettent en question les notions d'exportation et de transfert face à la complexité à l'œuvre dans les processus de circulation et d'appropriation locale et aux trajectoires multidirectionnelles de ces

---

<sup>568</sup> Söderström, 2012, p. 44.

<sup>569</sup> Ibid.

<sup>570</sup> Söderström, Paquot, 2012, p. 41.

modèles (Moussi, 2010 ; Peck et Theodore, 2010 ; Söderström et Paquot, 2012) ; questionnent les tensions autour desquelles se cristallisent la circulation et l’ancrage des politiques et des modèles et mettent en avant la sélectivité des processus de circulation et le rôle des contextes de réception et analysent les nouvelles géographies territoriales et relationnelles qui se dessinent entre villes (McCann et Ward, 2010 ; Robinson, 2011b ; Söderström et al., 2013b ; Söderström, 2014) ; s’intéressent à la diversité des acteurs de la circulation des modèles en soulignant le rôle des pratiques professionnelles et des savoir-faire des concepteurs (Moussi, 2010 ; Cook et al., 2014), celui des promoteurs immobiliers (Morange et al., 2009, 2012), celui des itinéraires des individus et des firmes (Verdeil, 2005), celui des consultants (Prince, 2012), des communautés épistémiques et des réseaux internationaux de villes (Peyroux 2012 ; Clarke, 2011).<sup>571</sup>

En traitant du rôle joué aujourd’hui par les idées et les pratiques dans l’élaboration des politiques urbaines et qui circulent grâce aux réseaux, aux voyages d’étude et aux missions de consultants, McCann et Ward nous offrent trois arguments sur les transferts des politiques publiques :

Premièrement, sur un changement radical dans la fabrique des politiques urbaines. L’échange entre villes et les voyages d’études n’étant pas chose neuve, mais ce sont accélérés à partir des années 1990 comme les acteurs ont gagné en capacité à modéliser, normaliser et standardiser les modèles et les expériences de référence, facilitant ainsi leur circulation. Cette intensification étant à la fois le résultat et le moteur d’une multiplication des réseaux de villes et de la montée en puissance des sociétés de conseil internationalisées. Ensuite, le développement et l’accélération des phénomènes de circulation des connaissances et des modèles constitue une incitation à voir les villes comme des espaces gouvernés et constamment bouleversés par des flux globaux, des *hubs* traversés par des réseaux d’information et d’influences qui les dépassent, résultant en des sociétés partiellement régies à distance par des sociétés transnationales, des consultants nomades et des institutions supranationales imposant leurs normes. Mais McCann et Ward soulignent le fait qu’avec ce rôle d’exemples étrangers, de benchmarking et de meilleures pratiques, devenu incontournable dans l’élaboration et l’« assemblage » des politiques urbaines se pose une question de conflit entre la réinterprétation et la réappropriation d’éléments externes. Enfin, McCann et Ward considèrent que le « global » peut être formé à travers les études de cas,

---

<sup>571</sup> Peyroux, Sanjuan, 2016, p. 2-3.

les liens et les circulations entre différents sites étudiés. Ainsi les « mobilités » de politiques publiques sont un moyen de fournir des fondements empiriques plus solides à des analyses de la globalisation. Parallèlement, ils présentent l'analyse des mobilités comme un moyen d'affiner le cadre analytique de la néolibéralisation appliqué aux transformations des politiques urbaines.<sup>572</sup>

Pourtant Gilles Pinson souligne deux critiques aux apports de McCann et Ward. D'un côté, la littérature sur les transferts de politiques publiques est décrite par McCann et Ward comme étant principalement préoccupée par les transferts impliquant les États et les organisations internationales et par le rôle que jouent des élites nationales et internationales, et se désintéressant parallèlement des mobilités transnationales impliquant les villes. Cette littérature est décrite comme ayant une conception linéaire et balistique des transferts comme processus asymétriques d'application littérale dans des espaces dominés de modèles provenant d'espaces dominants. Mais pour Pinson, cette critique ne peut valoir sur les travaux récents sur les transferts comme les contextes nationaux, les contraintes institutionnelles, les interactions politiques et les stratégies des acteurs sont désormais considérés comme des filtres essentiels qui déterminent dans une large mesure le sort fait aux modèles, idées et instruments importés. Les transferts sont ainsi conçus comme des processus relevant de l'hybridation plutôt de la réplication. De l'autre côté, Pinson critique le lien tracé par McCann et Ward entre le programme de recherche sur les mobilités de politique urbaine et le cadre d'analyse de la néolibéralisation, comme McCann et Ward considèrent que l'approche des mobilités est un moyen d'affiner la thèse de la néolibéralisation et tiennent à une vision extrêmement descendante des circulations et de la néolibéralisation. Ils voient dans la multiplication des transferts le signe d'une « déférence croissante à l'égard des modèles de bonnes pratiques » faisant des mobilités le « support » des normes politiques néolibérales et « ne nécessitant qu'un minimum d'adaptation aux conditions locales ».<sup>573</sup>

Critiques partagées par Söderström et Patrick Le Galès.

---

<sup>572</sup> Pinson, 2014, p. 1-2.

<sup>573</sup> Pinson, 2014, p. 2-3.

Söderström note que les travaux anglo-américains sur la mobilité des modèles, généralement effectués par des géographes, se sont développés sur la base d'une critique des transferts de politiques :

« En forçant parfois un peu le trait, ces géographes ont reproché à cette littérature de ne pas analyser avec suffisamment d'attention les aspects transnationaux de ces transferts, de l'envisager d'une façon trop élémentaire (comme un simple phénomène de diffusion) et, plus particulièrement, de ne pas s'intéresser aux transformations subies par une politique lorsqu'elle « voyage » d'un lieu à un autre. D'où le fait de parler de mobilité plutôt que de transfert des politiques urbaines. [...] S'intéresser aux échanges entre villes à une échelle mondiale conduit en effet à revisiter nos catégories d'analyse du phénomène urbain à la lumière des caractéristiques et de l'histoire des villes du Sud, à dépasser les clivages Nord-Sud dans la recherche urbaine comparative et à s'intéresser davantage aux échanges de politiques Sud-Sud et Sud-Nord. »<sup>574</sup>

Patrick Le Galès rappelle que les villes européennes, à part Londres et Paris, disposent d'une capacité particulière à affirmer des choix en matière de développement économique, d'urbanisme, de politique sociale et de vie culturelle grâce à leur forte capacité à concilier ouverture au monde et ancrage local, tranchant ainsi avec un discours dominant qui pronostique une domination inévitable des systèmes urbains libéraux, et par conséquence, l'alignement progressif du modèle urbain de la « vieille Europe » sur le modèle nord-américain avec le développement de banlieues sans fin et de ghettos de centre-ville.<sup>575</sup>

#### **6.1.4 Les enjeux de la mobilité des modèles**

Dans tous les cas, Le Galès, Söderström, Haëntjens, Peyroux et Sanjuan affirment que les recherches sur la circulation des modèles et le transfert des politiques montrent jusqu'à quel

---

<sup>574</sup> Söderström, 2012, p. 44-45.

<sup>575</sup> Le Galès, 2017, p. 22.

point les villes sont devenues des systèmes d'apprentissage complexes et animés par une série d'acteurs interconnectés. En même temps, ces travaux ont une portée politique qui met en avance les jeux d'influence et de pouvoir qui se dessinent derrière la production et la circulation des modèles urbains et des stratégies dans différents domaines et à différentes échelles :

« Ces travaux permettent de mettre en lumière la généralisation depuis quelques années de systèmes d'émulation en matière de politique urbaine qui reposent sur des éléments récurrents, voire répétitifs : le pouvoir croissant des classements de villes, la mise en œuvre de politiques (généralement de croissance) ayant assuré le succès de villes-modèles et la réalisation d'opérations-types, comme les fronts d'eau ou les districts culturels. Ces systèmes d'émulation font en sorte, ironiquement, que des centaines de villes de par le monde croient (ou font mine de croire) aux mêmes moyens de se doter d'un avantage comparatif ou qu'elles vont toutes rejoindre Londres, New York et Hong Kong aux sommets des rankings. »<sup>576</sup>

Peyroux et Sanjuan soulignent aussi le rôle grandissant des médias et des organisations internationales dans l'alimentation de la compétition économique et la mise en concurrence des villes par le biais des indicateurs de classements et l'identification des bonnes pratiques incitant ces villes à développer des stratégies urbaines sous une pression internationale et des enjeux d'image, sans qu'il y ait parfois une volonté publique initiale.<sup>577</sup>

Reste à noter que la circulation des modèles urbains en Asie du Sud-Est a été identifiée à un « urbanisme de projets » pour de grandes villes qui suivent un processus de métropolisation en mode mineur (Franck et al., 2012), aboutissant plus largement à des emprunts régionaux sans invention d'un strict modèle – régional ou universel – par les villes asiatiques (Franck et Sanjuan, 2015).<sup>578</sup>

Ainsi, au début de ce chapitre nous nous sommes demandés à propos de la notion de modèle urbain et de sa circulation dans le contexte actuel de la globalisation et du pouvoir transnational

---

<sup>576</sup> Söderström, 2012, p. 45.

<sup>577</sup> Peyroux, Sanjuan, 2016, p. 3.

<sup>578</sup> Ibid. p. 2.

des villes. Quelques villes, principalement européennes et nord-américaines, partants d'un objectif initial d'amélioration de la qualité de vie de leurs citoyens, et sans le vouloir, sont devenues des modèles ou une source d'inspiration pour d'autres.

Mais qu'en est-il des villes du Golfe et de Dubaï plus particulièrement ? Il nous semble intéressant par la suite de comprendre quel jeu joue cette dernière en matière de modèles : Est-ce uniquement le jeu mondial des grands classements et des grands investissements ? Est-ce celui de la contextualisation, de l'adaptation de la bonne pratique à sa spécificité et son histoire devenant ainsi décontextualisée du circuit global ? Ou justement le jeu de la concurrence avec d'autres villes et de son positionnement sur la scène internationale au-delà d'une ville pétrolière ? et dans ce cas, comment Dubaï choisit-elle ses concurrents et réagit face à eux ?

## **6.2 Le modèle urbain de Dubaï : miracle ou mirage ?**

Dans la première partie de ce chapitre, nous avons essayé de décrire la trajectoire que suivent les modèles urbains dits « mobiles ». Ces expériences réussies dans les villes du Nord ou de l'Ouest vont principalement voyager à travers des organismes internationaux et des professionnels de l'urbain pour « atterrir » sur de nouveaux terrains où ils vont s'adapter à des « conditions locales » avant de voyager à nouveau. Cet urbanisme transnational et hybride comme processus qui se déroule à travers différentes étapes de voyage des idées urbaines, « né » quelque part et « atterrissant » ailleurs, suivant une trajectoire plus ou moins sinueuse<sup>579</sup> se fait à travers deux étapes, une première celle de la décontextualisation des idées comme processus symbolique et technique d'« extraction réflexive » d'un contexte d'origine, et une deuxième, celle de leur recontextualisation dans un nouveau contexte en tant que processus d'assemblage politique et matériel.<sup>580</sup>

---

<sup>579</sup> Lieto, 2015 ; Healey 2011 ; dans Lieto 2019, p. 130.

<sup>580</sup> Lieto, 2019, p. 130-131.



Ainsi, à quoi ressemblerait le modèle de développement urbain de Dubaï ? Quelles sont ses origines ? Et comment s'adapte-t-il aux conditions locales de l'émirat avant de « muter » et de voyager vers de nouvelles destinations ?

### **6.2.1 De la « Vision » ...**

Pour Yasser Elsheshtawy, Dubaï représente l'accumulation du capital, la spéculation immobilière et une structure de pouvoir politique autocratique, convergeant pour créer une ville distinctive du XXI<sup>ème</sup> siècle où le développement de la ville suit une « Vision », celle qui considère la ville comme fournisseur de biens immobiliers à travers quelques promoteurs détenus par la famille dirigeante qui se divisent les terrains disponibles, donnant naissance à des enclaves urbaines, où l'habitat et l'urbanité ne figurent pas parmi les questions traitées.<sup>581</sup>

Ce phénomène de « Vision » est remarquable à, au moins, trois titres : Premièrement, ces dernières années, la rhétorique de vision dans les villes du Golfe semble avoir de plus en plus remplacé les plans stériles de développement technocratiques qui sont en principe discutables. Deuxièmement, de telles visions impliquent toujours un noyau quasi transcendantal ou, au moins, instinctif et donc difficile à contester. Et troisièmement, cette rhétorique prend son pouvoir de l'application des discours visionnaires des grandes entreprises à la gestion et à la commercialisation de l'État. De plus, il revient seulement aux souverains de ces principautés d'articuler de telles visions comme, par exemple, aucune des grandes familles impliquées dans l'immobilier n'a publiquement exprimé d'idées similaires. Par conséquent, il n'y a pas de concurrence entre les visions au sein d'un émirat, mais plutôt entre leurs Cheikhs ou souverains. De ce fait, les visions deviennent « nationalisées », monopolisées et fonctionnalisées pour légitimer le rôle dominant du souverain. De plus, le caractère performatif de ces visions se matérialise davantage dans les plans, les brochures informatives et les articles de presse sur la ville, dans les infrastructures et les espaces de loisirs dans ces villes qui présentent des réalités virtuelles et témoignent d'un réalisme magique imminent de la puissance exceptionnelle de leurs producteurs visionnaires. Mettre l'accent sur les visions de l'avenir urbain va donc de pair avec le

---

<sup>581</sup> Elsheshtawy, 2019, p. 235.

manque de fait d'une planification urbaine cohérente. En conséquence, le développement urbain est mené par des schémas directeurs plus ou moins vagues et de projets individuels qui génèrent un développement aléatoire et fragmenté des espaces urbains.<sup>582</sup>

Sur cette même question, Rachel Haddad<sup>583</sup> est curieuse de savoir comment les méga-développeurs Dubaïotes ont intégré et traduit la vision de Cheikh Mohammed Bin Rashed Al Maktoum, souverain de Dubaï, dans leurs projets immobiliers. Elle note que la plupart des développeurs interrogés étaient conscients de la vision du souverain, mais, en suivant différentes interprétations du même objectif, chacun l'a traduite de la manière dont il pensait répondre à ses besoins.

Emaar estime que Cheikh Mohammed veut créer « la ville de demain ». Sa vision est donc de positionner Dubaï à l'échelle mondiale comme l'un des principaux nœuds offrant les meilleures infrastructures et niveau de vie à ses résidents et visiteurs. Par conséquent, Emaar pense qu'elle fonctionne selon cette vision et a donc pris l'initiative dès le début pour développer des mégaprojets qui la traduisent offrant ainsi aux résidents et aux touristes un endroit dont ils peuvent en profiter et célébrer. Burj Khalifa en est un bon exemple.

Cependant, Dubai Holding traduit la vision de Cheikh Mohammed différemment, comme étant plutôt celle de « mettre Dubaï sur la carte ». Pour Dubai Holding, la décision du souverain de transformer Dubaï en une métropole signifiait l'expansion de sa zone urbaine. Par conséquent, les méga-développeurs ont été créés pour accomplir cette mission à travers une série de projets immobiliers à grande échelle.

D'un autre côté, pour la municipalité de Dubaï, la plus ancienne entité publique de l'Émirat, historiquement responsable de sa planification et de son aménagement urbain, la vision de Cheikh Mohammed est très ambitieuse, car il veut que Dubaï soit toujours à l'avant-garde de la région et du monde. Pour ce faire, la municipalité doit toujours intégrer le critère de

---

<sup>582</sup> Bromber et al., 2018, p. 7-8.

<sup>583</sup> Thèse en préparation à l'École d'Urbanisme de Paris, soutenance prévue en 2021.

« flexibilité » dans les documents de planification de la ville afin de s'adapter en permanence aux développements et changements majeurs.

Enfin, pour comprendre à quoi ressemblerait la vraie vision du souverain, elle s'est tournée vers le Conseil Exécutif qui peut être considéré comme une référence fiable pour interpréter cette vision. Créé en 2003, ce conseil est le principal organisme décisionnel du gouvernement de Dubaï et, pour cela, il est chargé, entre autres, de définir la stratégie de l'émirat dans divers domaines sous la supervision du souverain et de surveiller sa mise en œuvre. Elle note que lors de l'élaboration du plan stratégique de l'émirat, à savoir le *Dubaï Plan 2021*, le Conseil Exécutif a recherché à trouver des documents écrits exprimant la vision de Cheikh Mohammed. Seuls deux textes ont été trouvés. Le premier, écrit il y a plus de dix ans, dans lequel Cheikh Mohammed évoque Dubaï comme « une ville d'affaires et de finances ». Le deuxième a été trouvé lors de l'élaboration du plan où le souverain parle de Dubaï comme « étant le numéro un mondial ». Néanmoins, le 5 janvier 2019 Cheikh Mohammed a annoncé sur Twitter les « huit principes<sup>584</sup> » qui expriment explicitement ses pensées dans ce sens.

---

<sup>584</sup> Pour célébrer l'achèvement de ses 50 ans au service de l'Émirat, Cheikh Mohammed avait annoncé le 5 janvier 2019 une charte de huit principes sur lesquels, selon lui, Dubaï a été fondée et gouvernée au fil des années, invitant tous ceux qui sont en position de responsabilité dans l'émirat à les respecter à tout moment. Ces principes sont : (1) l'union est la fondation ; (2) personne n'est au-dessus de la loi ; (3) nous sommes une capitale du commerce ; (4) trois facteurs stimulent la croissance ; (5) notre société a un caractère unique ; (6) nous croyons à la diversification économique ; (7) nous sommes une terre de talent ; (8) nous nous soucions des générations futures. <https://www.khaleejtimes.com/nation/sheikh-mohammed-unveils-the-8-principles-of-dubai-> (consulté le 5 juillet 2020).



Figure 13 : Clichés du compte Twitter de Cheikh Mohammed du 5 janvier 2019 annonçant la charte des huit principes. Source : Twitter.

Cependant, Cheikh Mohammed formule sa philosophie politique et économique dans son ouvrage « *My Vision* » publié en 2006, où il détaille comment les Émirats arabes unis et Dubaï ont été guidés vers leur statut actuel de centres internationaux, réputés pour leurs services de qualité, le tourisme de luxe et l'économie de la connaissance, en plus de leur volonté constante du développement durable.

Enfin, Rachel Haddad souligne le fait : « qu'en lisant sa vision, il est clair que le Conseil exécutif l'a bien compris. Dans son livre, Cheikh Mohammed mentionne clairement que sa vision est

d'avantage une mission pour Dubaï de devenir un centre pionnier d'excellence et de créativité à l'échelle internationale. En tant que souverain, il s'efforce déjà de positionner l'émirat parmi les principaux centres commerciaux mondiaux et destinations touristiques et de services du XXI<sup>ème</sup> siècle. Il souhaite également que Dubaï soit pionnière en matière de sécurité et de croissance et n'acceptera jamais de se contenter de moins que la première place. »

### 6.2.2 ... aux mégaprojets urbains

Malgré le fait que les villes du Moyen-Orient offrent une accumulation historique extrêmement riche, Davide Ponzini note que la nouveauté des villes du Golfe est perçue et gérée, en termes d'usage des sols, à la base de *tabula rasa*. Dans ces villes en pleine expansion à l'instar de Doha, capitale du Qatar, Abu Dhabi et Dubaï aux Émirats, le système de planification, fondamentalement faible, repose sur des schémas et des visions qui dessinent des mégaprojets mais pas des usages, des procédures ou des mécanismes de contrôle précis. Les ressources financières, politiques et juridiques sont également entre les mains de quelques décideurs. À ceux-là s'ajoute un consensus et une orientation politique entre les différents acteurs visant la diversification économique et l'internationalisation par le développement de projets urbains à une échelle spectaculaire.<sup>585</sup> Ces projets immobiliers à grande échelle ou mégaprojets – comme on les appelle dans le contexte local – ont été différemment décrits comme étant des outils de diversification économique, des véhicules d'auto-enrichissement des élites dirigeantes, des tentatives d'approfondir des alliances stratégiques avec les principales puissances économiques mondiales, ou simplement des folies princières entraînées par des excédents trop importants pour qu'un gouvernement puisse les gérer.<sup>586</sup>

Mais compte tenu de la faible expertise locale en matière d'urbanisme historiquement présente dans les pays du Golfe, les acteurs du développement de la région ont toujours été dépendants d'une intense importation d'un savoir-faire étranger.<sup>587</sup> Avec leurs abondantes ressources financières provenant principalement de l'activité pétrolière, ces villes offrent une opportunité

---

<sup>585</sup> Ponzini 2019, p. 91.

<sup>586</sup> Hertog, 2019, p. 276.

<sup>587</sup> Aoun, Teller, 2016 ; dans Ponzini 2019, p. 82.

inédite à ces acteurs internationaux. Compte tenu du contrôle des terrains par les gouvernements locaux ou les souverains de ces cités-États, de la centralisation de la prise de décision, d'une participation politique limitée et de ressources budgétaires suffisantes, les dirigeants de ces principautés rencontrent peu d'obstacles pour mettre en œuvre leurs visions, comme des architectes et des bureaux d'études internationaux deviennent facilement disponibles pour proposer des projets à l'échelle mondiale.<sup>588</sup>

Laura Lieto note que les villes du Golfe présentent des aspects propres à elles car les consultants et les professionnels du développement urbain qui travaillent dans ces villes ne sont pas confrontés aux mêmes conditions auxquelles ils doivent faire face ailleurs, où les enjeux environnementaux, par exemple, ne font pas obstacle à la croissance urbaine. De même sur le plan social, car ce qui est ailleurs considéré comme revendication du droit à la ville ne pose pas d'obstacles au développement, comme les groupes de pression n'insistent pas trop sur la protection de vestiges historiques ou de mémoire tangible. Ainsi dans ce contexte, où des notions telles que la postmodernité ou le post-fordisme n'ont pas beaucoup de sens, tout un ensemble d'idées et de stratégies urbaines perdent de leur pertinence, des questions telles que la revitalisation et la gentrification ont peu d'incidence. De ce fait, le Golfe offre l'idée galvanisante d'une « terre de liberté » loin des règles de construction et d'autres contraintes normatives du point de vue des élites professionnelles occidentales<sup>589</sup>, et répond à l'aspiration d'un « urbanisme de classe mondiale » de la classe dirigeante locale où tout est flambant neuf, unique et emblématique.<sup>590</sup>

De ce fait, comme le note Georges Katodrytis, chef du département d'architecture à l'Université Américaine de Charjah (AUS), Dubaï devient le prototype de la ville post-globale, dont la fonction est plutôt d'éveiller des désirs que de résoudre des problèmes, car si Rome était une ville éternelle et Manhattan l'apothéose de l'urbanisme hyper dense du XX<sup>ème</sup> siècle, Dubaï peut être considérée comme le prototype émergent de la ville du XXI<sup>ème</sup> siècle, une série de prothèses urbaines et d'oasis nomades, autant de villes isolées gagnant sur la terre et sur l'eau.<sup>591</sup>

---

<sup>588</sup> Hertog, 2019, p. 278.

<sup>589</sup> Imrie, Street, 2011 ; dans Lieto 2019, p. 136.

<sup>590</sup> Lieto, 2019, p. 135-136.

<sup>591</sup> Katodrytis, 2005.

Un phénomène spécifique aux villes du Golfe, plus particulièrement à Dubaï où des questions tel que la préservation d'un tissu urbain existant ou la protection d'un patrimoine architectural, relevant même de la modernité des années soixante-dix, date du début de l'histoire contemporaine de Dubaï, ne sont pas posées, surtout dans un cadre réglementaire assez flou et fragmenté. Une situation qui naturellement pousse les méga-développeurs à faire les choix les moins complexes, soit par la construction des terrains vierges, principale cause de l'étalement urbain sans fin de Dubaï, ou par la démolition de quartiers qu'ils jugent avoir perdu de leur éclat et qui ne reflèteraient plus l'image de marque de Dubaï afin de les remplacer par des nouveaux projets, comprenant souvent le déplacement de la population locale, souvent immigrée et à faible revenu, sans faire face à des objections ou à un débat public.

Molotch et Ponzini notent que dans le processus de développement urbain des villes du Golfe, les plans spatiaux préparés par les consultants internationaux ne sont que vaguement suivis et sont régulièrement remplacés. Le développement en temps réel se produit à travers des programmes opaques où même les citoyens, autrement privilégiés, ont peu de mots à dire. Même les propriétaires fonciers ne forment pas de coalitions pour faire pression en faveur de projets d'infrastructures desquels ils bénéficieront financièrement, comme cela est si courant dans des endroits tel que les États-Unis, où les « machines de croissance » s'efforcent activement à utiliser le gouvernement pour des avantages pécuniaires<sup>592</sup>. En raison de la rigidité des structures autoritaires néo-traditionnelles dans les États du Golfe Persique (Demmelhuber 2011, Herb 1999), les débats publics d'idées controversées sur l'avenir sont strictement limités dans ces sociétés ; la sphère urbaine constitue donc une arène essentielle où s'expriment et se négocient de tels enjeux.<sup>593</sup> De ce fait, des plans sont élaborés dans ces villes et des « visions » de développement économique et spatial sont énoncées, mais leur efficacité est limitée et où il existe des signes de négociation intra-élite de haut niveau, directement ou indirectement, impliquant parfois les souverains eux-mêmes<sup>594</sup>.<sup>595</sup>

---

<sup>592</sup> Logan, Molotch, 1987 ; dans Molotch, Ponzini 2019, p. 6.

<sup>593</sup> Bromber et al., 2018, p. 3.

<sup>594</sup> Ponzini, 2011 ; dans Molotch, Ponzini, 2019, p. 6.

<sup>595</sup> Molotch, Ponzini, 2019, p. 6.

À côté des mégaprojets urbains, les villes du Golfe, vont mettre en place un autre outil de diversification de leurs économies, pas moins important que le développement immobilier, celui de l'instauration des zones franches ou des zones d'activités spécialisées, dont Dubaï était le précurseur depuis le milieu des années quatre-vingt. Dans son analyse de l'évolution de la zone franche du port de Jebel Ali, lui-même établi dans une zone franche, Mina Akhavan note que ces zones produisent un affaiblissement sélectif des autorités gouvernementales en faveur de la privatisation de la prise de décision qui devient « officieuse », comme ces autorités vont exclure ces zones géographiques privilégiées de la fiscalité et d'autres réglementations pour les compenser par des gains provenant de la construction, des loyers et des bénéfices d'entreprises.<sup>596</sup> Keller Easterling décrit l'ensemble de ce processus comme une évolution vers un « artisanat extra-étatique », le qualifiant d'« évacuation de l'État ».<sup>597</sup> Pour Steffen Hertog, le principe institutionnel de base qui a permis le développement de ces enclaves commerciales est l'existence de sphères réglementaires parallèles, distinctes du reste du gouvernement de manière formelle et informelle. Le but est généralement de contourner les contraintes et les inefficacités de l'appareil administratif de l'État déjà en place. Dubaï a été la première économie de la région à introduire les zones franches, ces enclaves réglementaires qui permettent non seulement l'importation en dehors des douanes et la pleine propriété étrangère des entreprises, mais jouissent également d'une autonomie juridique d'une portée inhabituelle.<sup>598</sup> Ainsi, ces zones franches ne sont plus des enclaves spatiales dotées de leur propre infrastructure, mais constituent des économies parallèles et, à bien des égards, des gouvernements à eux seuls ; comme si elles étaient en effet des *offshore*.<sup>599</sup>

### 6.2.3 Les limites du dit modèle

Les villes du Golfe ont été investies par des différentes visions politiques au cours des dernières années, selon une stratégie qui principalement a pour objectifs la création de la connaissance et des alternatives à l'économie pétrolière. À ce titre, ces villes doivent offrir de

---

<sup>596</sup> Akhavan, 2019, p. 177-178.

<sup>597</sup> Easterling, 2012, 2014 ; dans Akhavan, 2019, p. 177.

<sup>598</sup> Hertog, 2019, p. 282.

<sup>599</sup> Hertog, 2019, p. 283.



nouveaux environnements compétitifs de « classe mondiale » qui incorporent « le meilleur » de l'architecture, de la technologie, du confort et du style de vie.

Dans leur aspiration à être considérées comme des villes globales, ces villes figurent également parmi les destinations les plus importantes des flux massifs de main-d'œuvre et de migrants. Dans ce milieu, une structure de travail de plus en plus fragmentée composée d'une élite transnationale de professionnels et d'une « vaste armée de travailleurs peu qualifiés »<sup>600</sup> contribue à la formation d'une société multiculturelle.<sup>601</sup> Également, ce processus d'urbanisation transforme rapidement les structures matérielles du territoire, compte tenu de la croissance rapide des villes du Golfe. La densité élevée de population ainsi que le développement urbain tentaculaire entraînent des coûts énergétiques élevés, une consommation massive des terrains et des modifications importantes des habitats naturels.<sup>602</sup>

Ainsi, Molotch et Ponzini notent que certains quartiers des villes du Golfe dépasseraient *Greenwich Village* dans la variété de visages, de langues et d'ethnicités. Pourtant, cette forme de diversité ou hétérogénéité est très différente, comme ces villes sont diverses parce que leurs gouvernements et leurs riches élites locales ont besoin de ce bassin d'ouvriers de la construction, des professionnels et de travailleurs de services. De ce fait, la diversité elle-même n'est ni une priorité des gouvernements ni même reconnue comme un atout ; elle est plutôt une charge nécessaire.<sup>603</sup>

À cela s'ajoute la séparation géographique par classe, profession, fonction, etc. L'urbanisme des villes du Golfe représente une autre spécificité de ce type avec son propre format distinct de droits, devoirs et privilèges, répartis selon des critères fonctionnels et essentialistes. Le Golfe étend, élabore et rend les séparations formelles quant à savoir qui peut être où et ce qui est permis dans des espaces donnés. En élaborant des inclusions ou des exclusions, les autorités n'ont pas besoin de satisfaire un public votant, des partis politiques ou la société civile.<sup>604</sup> Ces

---

<sup>600</sup> Friedmann, 1986, p. 73 ; dans Lieto, 2019, p. 130.

<sup>601</sup> Lieto, 2019, p. 130.

<sup>602</sup> Idem.

<sup>603</sup> Molotch, Ponzini, 2019, p. 304.

<sup>604</sup> Idem, p. 306-307.

enclaves et ces espaces urbains fragmentés vont à l'encontre du potentiel générateur de l'urbanisme, comme la ségrégation atténue l'effet de levier des complémentarités animées par la ville, car les connaissances naissent grâce à des intrants imprévus et à des extrants également imprévus. Cette mise en scène de la ville comme un archipel de mégaprojets immobiliers peut aider à une mise en œuvre individuelle de ces derniers, mais ne peut pas être porteuse de la synergie demandée.<sup>605</sup>

Ainsi, la mise en spectacle des projets urbains est devenue une condition culturelle récurrente des villes contemporaines comme le note Ponzini, où les symboles ont entièrement remplacé le contenu.<sup>606</sup> Ces symboles de villes spectaculaires sont connectés les uns aux autres à travers des sites internet ou via des itinéraires de voyage touristiques et pas à travers la réalité des lieux réels et les personnes qui les pratiquent.<sup>607</sup> Comme pour les indicateurs de classement des villes, juger n'est plus de savoir comment ces villes servent leurs contextes urbains ou leurs résidents, mais sur la façon dont un élément architectural isolé donné se compare à un autre, aussi éloigné soit-il, avec lequel il est considéré comme étant en concurrence.<sup>608</sup> Pour les villes du Golfe, y compris Dubaï, ces spectacles urbains sont devenus des moyens concrets de représenter, de renforcer et même d'établir des relations sociales et de pouvoir à l'échelle internationale : « mettre la ville sur la carte » implique donc une accumulation de richesses et de pouvoir qui profitent à un groupe particulier d'acteurs dans la compétition urbaine mondiale. Le spectaculaire et la décontextualisation sont souvent des raccourcis pour aider à masquer les contradictions des processus urbains spécifiques et de l'élaboration des politiques.<sup>609</sup>

Pourtant Steffen Hertog souligne le fait que l'autonomie politique des cheikhs au pouvoir et le cycle du cours de pétrole, ensembles, expliquent le mieux le moment et le degré d'expérimentation des enclaves urbaines dans les villes du Golfe :

---

<sup>605</sup> Idem, p. 312-313.

<sup>606</sup> Ponzini, 2019, p. 80.

<sup>607</sup> Baudrillard (1994) a appelé cette condition l'hyper-réalité, dans Ponzini, 2019, p. 80.

<sup>608</sup> Ponzini, 2019, p. 81.

<sup>609</sup> Idem.

« Compte tenu de l'environnement des prix du pétrole depuis 2014, nous devrions nous attendre à peu de nouveaux projets à grande échelle dans un avenir prévisible. Presque aucun nouveau projet majeur n'a été annoncé depuis la récente chute des prix du pétrole et certains ont été même suspendus ou réduits. Lorsque les dirigeants de ces villes sont confrontés à des contraintes budgétaires « normales », leurs choix politiques deviennent normaux, ainsi que leurs stratégies urbaines, qui elles deviennent moins expérimentales et ambitieuses. »<sup>610</sup>

### **6.3 Comment ce modèle s'exporte-t-il ?**

Toutefois, certaines villes, mais pas beaucoup, sont impressionnées et inspirées par le modèle de développement urbain des villes du Golfe et plus particulièrement de celui de Dubaï. Quoi qu'il en soit, le critiquant ou pas, pour certains, les villes du Golfe ne peuvent pas être considérées comme simples réceptrices d'un modèle occidental, ou nord-américain.

#### **6.3.1 Un outil de consommation de l'excédent de capital**

Pour Molotch et Ponzini, l'assemblage et l'enchevêtrement local des politiques et connaissances urbaines dans les villes du Golfe montrent clairement que ces processus sont complexes et multidirectionnels. De ce fait, ces villes ne peuvent pas être considérées comme de simples destinataires d'une forme de développement plus ou moins cohérente arrivant généralement de l'Ouest pour transformer la société destinataire. Le Golfe est un lieu où se produit aujourd'hui, comme dans le passé, le transnationalisme. Les idées et les solutions sont testées au niveau urbain à travers des éléments de (ré)assemblage, des éléments aux origines multiples. Certaines de ces importations, quand elles réussissent à faire partie de l'assemblage local, voyagent par la suite vers d'autres régions, mais comme toujours, avec un atterrissage adapté à son nouveau contexte local.<sup>611</sup>

---

<sup>610</sup> Hertog, 2019, p. 296.

<sup>611</sup> Molotch, Ponzini, 2019, p. 12.

À cet urbanisme transnational applicable à tous les lieux et en constante évolution, participe une élite de « starchitectes » qui définissent la forme urbaine contemporaine, qui dans le contexte des villes du Golfe, est capable de satisfaire des prétentions superlatives et ceci grâce à des ressources financières abondantes, un régime politique autocratique, une faible réglementation urbaine et bien évidemment plein d'ambition.<sup>612</sup> Hertog note que les familles dirigeantes du Golfe ont un penchant particulier à se doter de bâtiments et de méga infrastructures, des monuments physiques qui incarnent en permanence leur statut social.<sup>613</sup> Ils produisent des objets physiques tangibles qui donnent un « semblant de résultats » de politiques – urbaines – qui autrement pourraient leurs échapper.<sup>614</sup>

En raison de la rapidité de l'exécution de ces projets et de la volonté de leurs sponsors de prendre des risques, les villes du Golfe fonctionnent comme un « banc d'essai » pour des projets qui peuvent être repris par la suite, parfois par les mêmes entreprises qui les ont réalisés, dans d'autres parties du Moyen-Orient et au-delà. Les opérateurs immobiliers du Golfe, comme Ponzini le montre, ont étendu leurs portefeuilles au-delà du Moyen-Orient, pour atteindre l'Europe, l'Inde et même l'Amérique du Nord. Ils ont également investi dans des bâtiments existants ou nouveaux, en particulier ceux ayant une signification emblématique. Le Conseil d'Investissement d'Abu Dhabi est propriétaire du *Chrysler Building* et Dubaï détient la majorité des parts du *Plaza Hotel* à New York. Le Qatar Holding détient 95% du *Shard* à Londres et l'ensemble du développement de *Porta Nuova* à Milan.<sup>615</sup>

Dans ces villes du Golfe, le développement urbain est devenu l'un des principaux leviers pour consommer les surplus de capital et où le secteur immobilier en est le moteur. Dans une telle situation, ces paysages urbains, en tant qu'espaces produits, s'inscrivent dans des actes de loyauté envers le capital mondial, qui est le prix des ambitions de ces villes en se fixant des normes mondiales.<sup>616</sup> En effet, le flux mondial de financement immobilier, la concurrence

---

<sup>612</sup> Idem, p. 15.

<sup>613</sup> Hertog, 2019, p. 296.

<sup>614</sup> Idem, p. 278.

<sup>615</sup> Molotch, Ponzini, 2019, p. 15.

<sup>616</sup> Bromber et al., 2018, p. 6-7.

urbaine pour l'attirer et l'indulgence des professionnels « mobiles » constituent une part croissante de la recette mondiale de la construction urbaine.<sup>617</sup> Les projets considérés comme réussis peuvent être reproduits en tant que packages d'investissement capables de générer de bons rendements.<sup>618</sup> Cela implique souvent la reproduction du même type de bâtiments ou de plans directeurs et la mise en œuvre de technologies similaires pour obtenir les mêmes effets spectaculaires, mais adaptés aux nouveaux endroits.<sup>619</sup>

Ainsi cet assemblage peut se produire dans les villes du Golfe, principalement à Dubaï, Abu Dhabi, et au Qatar, plus rapidement qu'ailleurs. Ces villes, favorables à l'investissement, permettent l'accélération de la mise en œuvre de nouveaux concepts, de nouvelles structures et technologies, pour que les résultats obtenus puissent par la suite servir de précédent pour leur reproduction.<sup>620</sup> Et étant donné que les mêmes architectes qui sont actifs dans le Golfe sont également présents en Europe et dans d'autres parties du monde, nous avons une chance de voir comment ces projets, de conception similaire, changent ou ne changent pas lorsqu'ils voyagent dans d'autres pays éloignés et comment ils affectent le contexte local là où ils atterrissent.<sup>621</sup>

Ce mode de développement propre à Dubaï a un impact substantiel sur le reste de la région. Cette hyper dépendance vis-à-vis de l'immobilier comme moteur majeur de la croissance urbaine met en avance un certain « effet de mode » entraîné grâce à l'intervention directe des développeurs basés à Dubaï dans d'autres pays comme en Égypte, au Maroc et en Turquie, où la dépendance vis-à-vis de l'immobilier est plutôt liée à une forte croissance démographique à laquelle il faut répondre. Ces artisans du goût – les investisseurs dubaïotes – mettent en œuvre des plans prêts à l'emploi pour ces villes ambitieuses, même dans des régions économiquement marginalisées.<sup>622</sup>

Pour Pierre-Arnaud Barthel et Leïla Vignal, la prolifération des mégaprojets urbains dans le monde arabe depuis les années 2000 est le résultat d'une multitude de facteurs. Suite à une décennie de croissance économique dans la plupart des pays arabes ; les pays du Golfe étaient

---

<sup>617</sup> Knox, Pain, 2010 ; dans Ponzini, 2019, p. 81.

<sup>618</sup> Gotham, 2006 ; dans Ponzini, 2019, p. 81.

<sup>619</sup> Ponzini, 2019, p. 81-82.

<sup>620</sup> Molotch, Ponzini, 2019, p. 19.

<sup>621</sup> Ponzini, 2019, p. 82.

<sup>622</sup> Molotch, 2019, p. 304.

disponibles pour investir dans la région grâce à leurs ressources financières considérables associées au pétrodollar. À cela s'ajoute la mise en place de nouveaux mécanismes juridiques facilitant l'accès à la terre dans plusieurs pays et une financiarisation accrue du marché de l'immobilier, couplés à une demande croissante pour ce type de produits, notamment en raison de la croissance démographique et de l'émergence d'une nouvelle classe moyenne.<sup>623</sup>

Entre 2003 et 2008, Barthel et Vignal avaient recensé l'annonce de 68 projets immobiliers dans les pays arabes en dehors du Golfe, couvrants toute une gamme de produits : fronts de mer, centres commerciaux et touristiques, ensembles ou quartiers résidentiels ; mais que 26 projets entre 2009 et 2012, un déclin dû à la crise économique mondiale et le déclenchement des révolutions arabes.<sup>624</sup>

Emaar en est le meilleur exemple. Fondée en 1997 par Mohammed Alabbar<sup>625</sup> et suivie par une offre publique en mars 2000<sup>626</sup>. Aujourd'hui, la *Investment Corporation of Dubai*<sup>627</sup> (ICD) est le principal actionnaire d'Emaar avec 29,22% des titres cotés sur le marché financier de Dubaï.<sup>628</sup> En 2004, *Emaar International* a été créée marquant ainsi son ouverture sur les marchés étrangers.<sup>629</sup> Aujourd'hui, et grâce à diverses filiales, Emaar développe des projets immobiliers au Pakistan, en Inde, en Jordanie, en Égypte, au Liban, au Maroc, aux États-Unis, en Arabie saoudite, en Syrie et en Turquie.<sup>630</sup>

---

<sup>623</sup> Barthel, Vignal, 2014, p. 56-57.

<sup>624</sup> Barthel, Vignal, 2014, p. 64-65.

<sup>625</sup> <https://properties.emaar.com/en/faq/investor-relations/>, (consulté le 17 juin 2020).

<sup>626</sup> <https://www.gulfsothebysrealty.com/lifestyle/blog/what-is-emaar-properties>, (consulté le 17 juin 2020).

<sup>627</sup> La ICD est le principal bras d'investissement du gouvernement de Dubaï. Avec Cheikh Mohammed bin Rashed Al Maktoum à la tête de son conseil d'administration, la ICD a été créée en 2006 avec le but de consolider et de gérer le portefeuille des sociétés commerciales et des investissements du gouvernement de Dubaï. <https://www.icd.gov.ae/about-icd/>, (consulté le 22 juin 2020).

<sup>628</sup> <https://www.dfm.ae/issuers/listed-securities/securities/company-profile-page?id=EMAAR>, (consulté le 17 juin 2020).

<sup>629</sup> <https://www.gulfsothebysrealty.com/lifestyle/blog/what-is-emaar-properties>, (consulté le 17 juin 2020).

<sup>630</sup> Emaar Annual Report 2018, page 128, <https://www.emaar.com/-/media/projects/emaar-properties/emaar-corp/investor-relators/pdf/annual-reports/annual-report-2018.pdf>, (consulté le 17 juin 2020).



Figure 14 : Cliché montrant la publicité du projet de *Emaar Square* à Istanbul, commercialisé comme adéquat pour l'obtention du passeport turque et une passerelle vers le passeport anglais.  
Source : compte Instagram de Emaar Turquie, vu le 31 janvier 2020.

De ce fait, Dubaï utilise un portefeuille mondial d'investissements immobiliers dans le cadre d'une stratégie économique visant à diversifier son économie nationale. Comme l'affirme Elsheshtawy, c'est l'investissement étranger qui est recherché à tout prix et les projets immobiliers sont principalement prévus pour des résidents de passage et des touristes. En effet, comme l'affirment clairement les dirigeants de cette ville, Dubaï est gérée comme une société, à savoir, *Dubai Inc.* Il s'agit d'une représentation proclamée avec fierté, qui, même si elle fait allusion à l'efficacité et à la transparence, suggère également une urbanité ségréguée et fragmentée.<sup>631</sup>

### 6.3.2 Dubaï au Caire...

En épluchant la littérature sur Dubaï, le terme « Dubaïsation » revient fréquemment. Utilisé pour qualifier l'effet du modèle de développement urbain de Dubaï sur d'autres villes et pays, ce terme est associé à pas plus d'une poignée de cas : au Caire, capitale de

<sup>631</sup> Elsheshtawy, 2019, p. 252.

l'Égypte (Adham, 2006, 2018 ; Barthel, 2009 ; Sinno, 2017, 2018 ; Tarbush, 2012) ; au Maroc (Barthel et Planel, 2010 ; Barthel et Vignal, 2014 ; Barthel, 2018) ; en Syrie (Clerc et Hurault, 2010 ; Vignal, 2018) ; à Khartoum et à Nouakchott, capitales respectives du Soudan et de la Mauritanie (Choplin et Franck, 2010, 2018) et à Istanbul (Pérouse, 2007).

Pas très abondante, cette littérature nous frappe dans la façon dont elle décrit le rejet de la « greffe », de l'application non réussie de modèle de Dubaï à d'autres villes, le plus flagrant étant celui du Caire, la capitale de l'Égypte, en raison de ses fortes dimensions politico-économiques. Pour cela nous évoquerons le rôle des États du Golfe et celui des développeurs dubaïotes en particulier dans deux projets, le *Cairo Vision 2050* élaboré entre 2006 et 2008, et celui du *Capital Cairo*, le projet de la nouvelle capitale administrative annoncé en 2015, ainsi que les bouleversements sur la scène géopolitique entre les deux.

Pour Maïa Sinno<sup>632</sup>, les acteurs des pays du Golfe ont fortement contribué à la redéfinition des acteurs publics et des pratiques d'investissement en Égypte ces dernières années où les marchés de l'immobilier et de la construction sont devenus la priorité du gouvernement égyptien pour attirer les capitaux étrangers. Et ce ne sont que les pays du Golfe qui, depuis 2011, ont relancé le marché immobilier stagnant du Caire grâce à de nombreux prêts, dons et annonces de projets immobiliers massifs et cela non seulement pour des raisons économiques et des logiques d'investissement, mais pour de pas moins importantes raisons géopolitiques.

Point de vue partagé avec Khaled Adham<sup>633</sup>, qui lui, va plus loin dans son analyse pour nous raconter soigneusement comment le Golfe s'est emparé des scènes politique, économique, culturelle et religieuse de l'Égypte, et sa capitale le Caire plus particulièrement depuis l'année 2004. Succursales bancaires, centres commerciaux, chaînes de supermarchés, société de téléphonie mobile, restaurants et cafés, une domination des entreprises des États du Golfe qui témoigne de l'influence croissante et directe de ces derniers sur le paysage urbain du Caire. Mais peut-être pour Adham, la présence la plus visible se fait sentir dans les rues et sur les toits de la capitale encombrés par les panneaux publicitaires des mégaprojets immobiliers des pays du

---

<sup>632</sup> Sinno, 2017.

<sup>633</sup> Adham 2018.



Golfe dans la ville, vivement affichant l'inatteignable pour la plupart des Cairotes. Pour donner une idée de l'ampleur financière de leur présence dans la ville, Adham note qu'à partir de 2005, les grands promoteurs tels que Emaar, Damac, al-Futtaim, Qatari Diar, al-Kharafi et al-Sharbatli, parmi d'autres, avaient des projets achevés, planifiés ou en cours de construction pour une valeur totale de plus de 45 milliards de dollars américains.<sup>634</sup> Barthel et Vignal estiment que les espaces créés par les mégaprojets urbains ont permis de tripler la surface bâtie du Caire depuis le début des années 1990.<sup>635</sup>

Le projet de *Uptown Cairo* lancé par Emaar en 2006 en témoigne de cette dominance des investisseurs du Golfe du marché immobilier de luxe au Caire. Promu comme le « cœur du Caire » et conçu pour être une communauté fermée, Emaar avance son projet comme un nouveau centre-ville pour une classe supérieure en opposition au centre-ville traditionnel perçu comme l'espace public de la classe populaire :

« Au cœur du Caire, mais loin de son agitation, *Uptown Cairo* se présente comme le premier et le seul développement intégré dans le centre de la capitale [...] apportant le meilleur des deux mondes, *Uptown Cairo* combine la tranquillité de la banlieue avec la praticité du centre-ville [...] *Uptown Cairo* est idéalement situé à 200 mètres au-dessus du Caire, au-delà de la pollution et de la congestion [...]. Ce développement autonome et autosuffisant offre tout ce dont vous avez besoin [...] à l'intérieur des murs du quartier chic du Caire, les maisons bordent avec élégance les collines et les vallées, créant un équilibre architectural à perte de vue. En englobant toutes les équipements et services qui répondent aux besoins des propriétaires, cet archipel tranquille s'isole de la ville, noyant les rues bondées du centre-ville du Caire. »<sup>636</sup>

---

<sup>634</sup> Adham, 2018, p. 234.

<sup>635</sup> Barthel, Vignal, 2014, p. 57.

<sup>636</sup> Aperçu du projet tel que décrit sur son site officiel, <https://www.uptowncairo-egypt.com/en/About>, (consulté le 15 juin 2020), traduction personnelle.

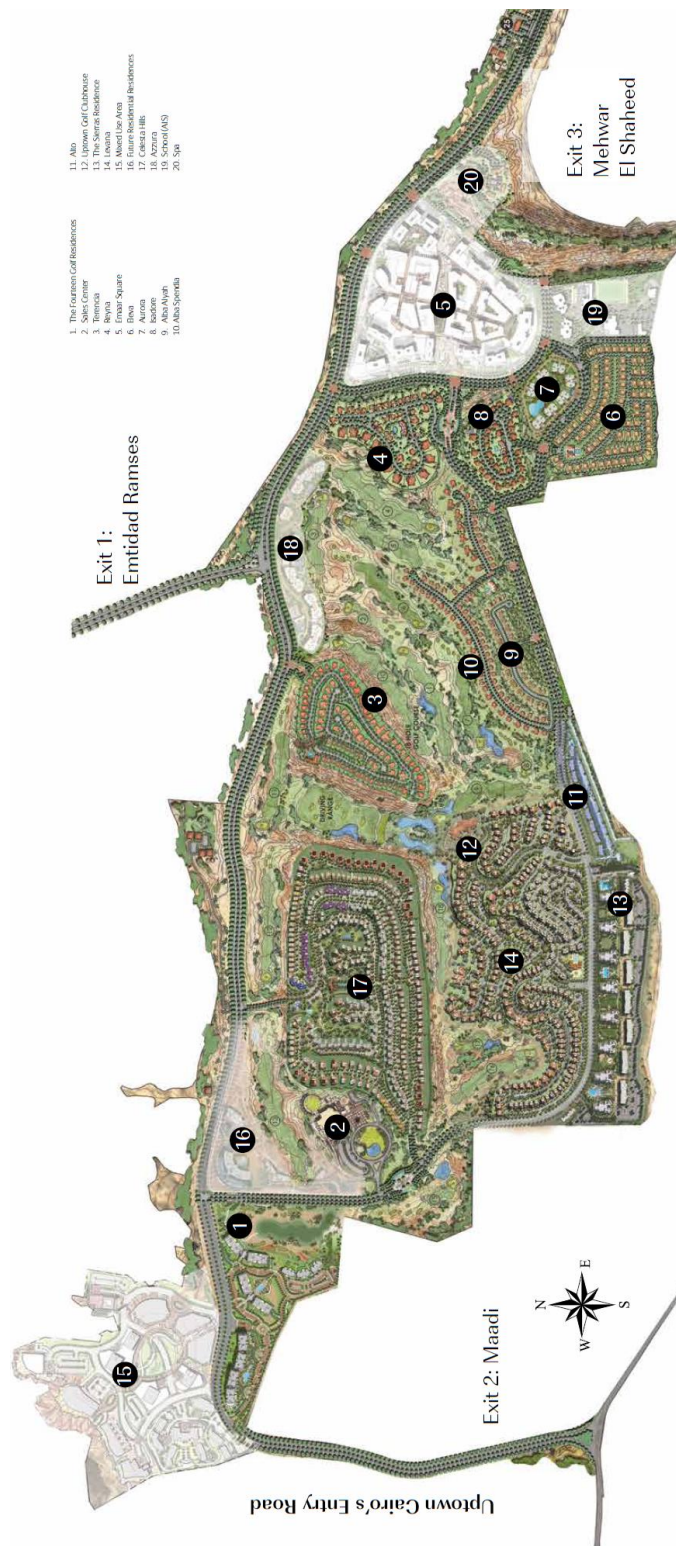


Figure 15 : Plan du projet de *Uptown Cairo* tiré d'une des brochures de Emaar. Source : <https://www.emaarmisr.com/Content/Media/Files/BrochuresPDF/UTC/12097/celestaweb.pdf>, accédé le 15 juin 2020.

Néanmoins, Khaled Adham admet que ce phénomène n'est pas entièrement récent mais s'est explicitement cristallisé à partir de 2004. Les investissements directs des pays du Golfe en Égypte, en particulier dans l'immobilier, ont visiblement commencé au lendemain de la politique économique ouverte, l'*Infitah* – signifiant littéralement l'ouverture – du président Anouar el-Sadate depuis 1974. Pour attirer les investissements du Golfe dans l'immobilier, el-Sadate avait déjà introduit en 1971 une loi qui accordait aux Arabes le droit d'acheter des terrains en Égypte<sup>637</sup>. Mais il fallait attendre jusqu'en 1975 pour que des dizaines d'entreprises immobilières se forment entre les gouvernements du Golfe et celui de l'Égypte. En 1977, on comptait plus de 70 projets dans les secteurs du tourisme et du logement. En 1982, les capitaux du Golfe représentaient un tiers des investissements totaux dans le logement et le tourisme<sup>638</sup>. Cependant, le boycott de l'Égypte après le traité de Camp David de 1979 avec Israël a ralenti l'investissement arabe en Égypte, mais ne lui a pas mis fin. Au milieu des années 80, les prix du pétrole ont baissé, obligeant de nombreux pays du Golfe à reconsidérer leurs portefeuilles d'investissement à l'étranger à la baisse.<sup>639</sup>

Toujours selon Adham, il y aurait eu un autre genre d'investissement indirect du Golfe en Égypte avant l'arrivée des investissements directs du Golfe sur le marché immobilier égyptien grâce aux transferts de fonds ou des « remittances » de la main-d'œuvre égyptienne travaillant dans le Golfe. En renvoyant leurs épargnes en devises étrangères chez eux et afin d'éviter la dévaluation de la livre égyptienne, ces expatriés plaçaient leurs économies en devises étrangères dans les banques égyptiennes, une situation qui présenta alors une opportunité à ces dernières qui vont avec les investisseurs locaux leur fournir du logement haut de gamme, similaire à ceux dans lesquels ils vivaient dans le Golfe, conduisant à la propagation d'immeubles d'appartements et de communautés fermées autour du Caire, en particulier à *Madinat Nasr* ou la Cité Nasr et *Madinat al-Mohandeseen* ou la Cité des Ingénieurs.

Cependant, et depuis 2004, les investissements directs des promoteurs immobiliers du Golfe ont dominé le marché résidentiel haut de gamme du Caire. C'est dans cette ambiance urbaine et économique que le *Cairo Vision 2050* a été produit.

---

<sup>637</sup> Feiler, 2003, p. 42 ; dans Adham, 2018, p. 236.

<sup>638</sup> Feiler, 2003, p. 78-81 ; dans Adham, 2018, p. 237.

<sup>639</sup> Adham, 2018, p. 236-237.

Commandée en 2006 par le gouvernement égyptien, parrainée par l'ONU et le gouvernement japonais et préparée par le département du développement physique, une division du ministère égyptien du logement, des services publics et du développement urbain, l'étude du *Cairo Vision 2050* avait comme but d'élaborer un plan directeur visionnaire pour l'avenir du Caire. Adham note que l'étude n'a jamais été rendue publique mais à partir de 2008, les images et les plans ont commencé à fuir.<sup>640</sup> Comme ses précesseurs, le *Cairo Vision 2050* était une tentative de résoudre les problèmes et les enjeux urbains du Caire qui remontaient à plus d'un demi-siècle : la forte densité des zones urbaines, l'étalement urbain, la dégradation environnementale, les niveaux élevés de pollution, le manque de moyens de transports adéquats, etc. Mais, contrairement aux plans antérieurs, les mégaprojets qui composaient l'étude étaient incroyables, à la fois par leur audace et leurs implications en termes de coûts, comme le note David Sims.<sup>641</sup>

Le projet proposait deux nouveaux aéroports, 15 lignes de métro, un boulevard périphérique et de nouveaux terminaux de bus, un nouveau parc gouvernemental, 25,000 chambres d'hôtel supplémentaires, de nouveaux musées, établissements de santé et hôpitaux, ainsi que de nouvelles universités et espaces verts. Dans ce schéma, le centre-ville du Caire serait complètement embourgeoisé avec un nouveau front d'eau urbain. La « cité des morts », rebaptisée, deviendra un musée en plein air. Les zones d'habitat informel devaient être soit remplacées par du logement formel, soit décongestionnées en les perçant par de larges avenues bordées par de gratte-ciels. Pourtant Adham note que nulle part dans le rapport officiel, nous ne trouvons un scénario clair où les masses de personnes vivant dans les zones dégradées et informelles finiraient par vivre lorsqu'elles seraient déplacées, comme proposé par le plan.<sup>642</sup>

---

<sup>640</sup> Adham, 2018, p. 239.

<sup>641</sup> Sims, 2010, p. 88.

<sup>642</sup> Adham, 2018, p. 240.



Figure 16 : Perspective en 3D montrant le projet d'aménagement de l'avenue et des parcs de Khufu proposé dans le cadre du *Cairo Vision 2050*. Source :

[https://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/8635\\_42944\\_AymanEl-hefnawi.pdf](https://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/8635_42944_AymanEl-hefnawi.pdf), accédé le 15 juin 2020.

Nada Tarbush note que le projet du *Cairo Vision 2050* redistribuerait les habitants des zones informelles dans des villes satellites dans le désert afin d'« équilibrer » la population de la ville et pour faire de la place aux nouveaux éléments de modernité comme les parcs d'affaires, les hôtels de luxe, les projets de tourisme et de loisir, et les grands boulevards.<sup>643</sup> Selon l'étude, le Caire avait décliné à cause de la forte densité de la population dans le centre-ville, de la congestion, de la dégradation environnementale et du développement de l'habitat informel. Ce qui va de pair avec une densité élevée qui provoquerait une « mauvaise répartition de la population » qui contraste avec le modèle de villes modernes tel que Paris, Tokyo et New York où la densité de la population est mieux répartie. Et donc, pour le Caire 2050, ce manque de modernité est perçu comme un obstacle fondamental au « bon » développement urbain.<sup>644</sup>

<sup>643</sup> Tarbush, 2012, p. 172.

<sup>644</sup> Tarbush, 2012, p. 172.





Figure 17 : Perspective en 3D montrant le projet de réaménagement de la Corniche du Nil proposé dans le cadre du *Cairo Vision 2050*. Source :

[https://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/8635\\_42944\\_AymanEl-hefnawi.pdf](https://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/8635_42944_AymanEl-hefnawi.pdf), accédé le 15 juin 2020.

Pour le gouvernement égyptien, les zones d'habitat informel sont perçues comme l'un des problèmes majeurs de la société égyptienne moderne comme ils abritent les criminels, les trafiquants de drogue et ceux qui fuient la loi et constituent de ce fait le foyer du désordre, de la criminalité et plus particulièrement de l'islamisme. De ce fait, l'existence de telles zones est considérée comme un signe que l'on n'a pas fait assez pour moderniser la ville. Ainsi, l'État égyptien, qui se considère comme porteur de la modernisation, estimait qu'il pouvait rectifier la situation grâce à son plan visionnaire et sa politique de développement axée sur la liberté du marché et qui transformerait le centre-ville de Caire en une agrégation de gratte-ciels et de larges espaces verts.<sup>645</sup>

De ce fait, il est clair pour Adham que ce projet visait la classe supérieure, qui tournait de plus en plus son dos aux classes inférieures.<sup>646</sup> Un projet que ni l'économie, ni le budget, ni la majorité

<sup>645</sup> Tarbush, 2012, p. 180-181.

<sup>646</sup> Adham, 2018, p. 240.

de la population égyptienne pouvaient se permettre, une réalité qui n'apparaissait pas aux porteurs du projets avec leurs « délires modernistes » et leurs beaux projets « à la Dubaï ». <sup>647</sup>

Soulignons que cette proposition du *Cairo Vision 2050* était attribuée à Gamal Moubarak, le fils de l'ancien président Hosni Moubarak, que le public percevait comme une figure prétentieuse qui ne s'entourait que des élites de la classe supérieure, et qui, suite aux élections présidentielles de 2005, avait besoin d'un « *lifting* » de la ville et du régime pour soutenir sa montée en puissance comme héritier apparent de la présidence. Pourtant, toujours selon Adham, la révolution du 25 janvier 2011 a mis fin au rêve du fils de Moubarak et, peut-être, aux fantasmes urbains du Caire. <sup>648</sup>

Pourtant, Sinno souligne le fait que la révolution égyptienne de 2011 n'a pas mis fin aux projets immobiliers du Golfe au Caire, mais bien au contraire. <sup>649</sup> La crise économique ainsi que la réémergence de nouveaux pouvoirs autoritaires a même renforcé les alliances de l'Égypte avec le Qatar dans un premier temps, puis avec l'Arabie Saoudite, les Émirats Arabes Unis et le Koweït après le renversement de président Morsi en 2013 et l'accès d'al-Sissi à la présidence en 2014.

En juin 2012, Mohammed Morsi, le candidat des Frères musulmans a été élu président de l'Égypte. Ainsi le Qatar, accusé de soutenir les Frères musulmans et subissant depuis 2017 à cause de cela un embargo mené par l'Arabie Saoudite et les Émirats Arabes Unis, est devenu le principal partisan du nouveau régime égyptien et prêta son gouvernement un total de huit milliards de dollars américains et un milliard sous forme de don. Le gouvernement qatari a également promis d'investir dix milliards de dollars dans un immense complexe touristique et huit milliards de dollars dans un projet de rénovation d'infrastructures dans la région de Port Saïd. <sup>650</sup>

Mais le renversement du président Mohammed Morsi en juillet 2013 a permis au maréchal Abdel-Fattah al-Sissi de mener une période de transition avant d'accéder à la présidence un an

---

<sup>647</sup> Sims, 2010, p. 272 ; dans Tarbush, 2012, p. 182.

<sup>648</sup> Adham, 2018, p. 240-241.

<sup>649</sup> Sinno, 2018, p. 41-43.

<sup>650</sup> Sinno, 2017, p. 130.

plus tard.<sup>651</sup> Du coup, ce sont les Émirats Arabes Unis et l'Arabie Saoudite qui vont apporter le soutien politique et économique au nouveau régime depuis l'été 2013.<sup>652</sup> De ce fait, les négociations entre l'Égypte et le Qatar se sont interrompues au milieu de ces tensions politiques. En septembre 2013, l'Égypte a fini par rembourser deux milliards de dollars d'aide au Qatar, pour que l'Arabie saoudite et les Émirats Arabes Unis dirigent une coalition comprenant le Koweït et le Bahreïn et proposent à l'Égypte une somme de douze milliards de dollars d'aide. Néanmoins, l'aide du Golfe s'est asséchée progressivement après 2014 pour des raisons à la fois politiques et économiques pour être remplacée par des investissements directs étrangers.<sup>653</sup>

Cependant, lorsque les pays du Golfe sont devenus moins généreux, le gouvernement égyptien s'est tourné vers le Fonds Monétaire International, après avoir refusé sa proposition initiale six ans avant. Mais les pays du Golfe sont devenus incontournables comme ils sont restés créanciers et pouvaient éventuellement demander d'être remboursés à n'importe quel moment, faisant des investisseurs du Golfe, notamment dans le marché de l'immobilier et de la construction, des partenaires économiques et politiques choisis par le régime autoritaire d'al-Sissi.<sup>654</sup>

Sinno note qu'avec le nouveau régime en place depuis 2013, l'armée est devenue un acteur incontournable dans le secteur de l'immobilier comme étant le propriétaire monopolistique des terrains autour du Caire, ce qui lui a permis de se redresser financièrement et de devenir le seul interlocuteur pour les investissements majeurs en Égypte en tant qu'acteur public également impliqué dans les investissements privés, affirmant la position du gouvernement égyptien en tant qu'unique responsable de l'aménagement du territoire par le biais de l'armée.<sup>655</sup>

Cette nouvelle situation s'est renforcée avec la nouvelle loi numéro 17 sur l'investissement promulguée en mars 2015 en même temps que le Sommet de développement économique égyptien (EEDC - *Egypt Economic Development Conference*) principalement soutenu par les États du Golfe, à l'exception du Qatar bien évidemment. Cette loi avait pour objectif d'attirer les

---

<sup>651</sup> Sinno, 2017, p. 126.

<sup>652</sup> Sinno, 2017, p. 125.

<sup>653</sup> Sinno, 2017, p. 130.

<sup>654</sup> Sinno, 2017, p. 131.

<sup>655</sup> Sinno, 2017, p. 126.



capitaux étrangers à travers la création d'un « guichet unique » sous la supervision du gouvernement. Révisée en mai 2017, les modifications de la loi vont être particulièrement intéressantes pour les investisseurs immobiliers étrangers spécialisés dans l'immobilier de luxe, car elle va leur permettre de transférer leurs bénéfices à l'étranger sans aucune restriction et avec exonération fiscale pour une durée de dix ans, tout ceci afin de relancer le secteur immobilier.<sup>656</sup> De plus, ces modifications à la nouvelle loi permettent à toutes les parties d'allouer des terrains, plutôt que de les attribuer par l'intermédiaire de l'Autorité générale pour l'investissement et les zones franches (GAFI) égyptienne.<sup>657</sup> De ce fait, l'armée est autorisée à vendre ses terrains sans aucun intermédiaire institutionnel et le nouveau gouvernement égyptien se transforme en un État rentier conduisant à la financiarisation du marché de l'immobilier de la ville.<sup>658</sup>

Ainsi, les excellentes relations des investisseurs du Golfe avec le gouvernement égyptien après juillet 2013 et l'augmentation des investissements directs étrangers du Golfe après 2014 ont donné à ces hommes d'affaires la possibilité de jouer un rôle important dans la croissance des secteurs de l'immobilier et de la construction au Caire. Des promoteurs comme Emaar ou Majid al-Futtaim Group continuent d'exercer une influence sociale et urbaine comme le Golfe est présenté par le gouvernement égyptien comme un modèle idéal de modernisation et de standardisation urbaine surtout à travers des mégaprojets immobiliers, comme le projet du *Capital Cairo* ou de la capitale administrative du Caire.<sup>659</sup>

Ce nouveau projet de la capitale administrative a été annoncé en même temps que le Sommet économique de 2015. La nouvelle ville, d'une superficie de 700 kilomètres carrés, coûterait 45 milliards de dollars et serait située entre Le Caire et la mer Rouge.<sup>660</sup> Le gouvernement avait présenté le projet comme un programme qui résoudrait les nombreux problèmes de l'Égypte post-révolution, notamment la crise du logement, l'augmentation de l'inflation et du chômage. L'objectif était de partir de zéro, le Caire étant devenu chargé de symboles populaires forts.<sup>661</sup> Le PDG d'Emaar, Mohammed Alabbar, était censé être l'un des principaux bailleurs de fonds du

---

<sup>656</sup> Al Aees, 15/05/2017, Daily News Egypt ; dans Sinno, 2017, p. 127.

<sup>657</sup> Ayyad, Fahmy, 26/06/2016, Daily News Egypt ; dans Sinno, 2017, p. 127.

<sup>658</sup> Sinno, 2017, p. 127.

<sup>659</sup> Sinno, 2017, p. 125.

<sup>660</sup> Lettre économique d'Égypte n°69, Février 2017.

<sup>661</sup> Sinno, 2017, p. 137.

projet. Alabbar et al-Sissi ont signé un protocole d'accord en mars 2015 avec l'aval de Cheikh Mohammed bin Rashid, mais Alabbar s'est retiré du projet en janvier 2016. L'État égyptien s'est ensuite tourné vers deux sociétés d'État chinoises, la *China State Construction Engineering Corporation* (CSCEC) et la *China Fortune Land Development Company* (CFLD), qui elles aussi ont fini par se retirer du projet. Ainsi, l'objectif d'attirer les investissements étrangers ayant échoué, le gouvernement égyptien n'a donc eu d'autre choix que de faire appel aux investisseurs locaux.<sup>662</sup>



Figure 18 : Perspective en 3D du projet de *Capital Cairo*. Source : <http://www.udc5.com/project/wedian-new-capital-city/>, accédé le 15 juin 2020.

De ce fait, Khaled Adham se demande comment ces projets apparaissent comme un mimétisme du développement urbain et immobilier du Golfe en Égypte et si sous cette nouvelle vision, certaines parties du Caire deviendraient-elles un mini-Dubaï, la ville représentative du Golfe.<sup>663</sup> Pour Reisz, ces promoteurs immobiliers, initialement mis en place pour réaliser l'expansion de leurs villes natales, avaient besoin de nouvelles terres pour accroître leurs rentabilité une fois le

---

<sup>662</sup> Sinno, 2017, p. 138.

<sup>663</sup> Adham, 2018, p. 233.

marché domestique est saturé.<sup>664</sup> De plus, ceci a également offert à leurs États un moyen de résoudre le problème croissant de l'excédent de capital généré par la vente de pétrole. Le dédoublement du prix du pétrole entre 2002 et 2005 a fait des États du Golfe exportateurs de pétrole un acteur majeur sur la scène économique mondiale et la façon dont ces États exportateurs recyclent ces revenus est devenue un enjeu crucial, non seulement pour déterminer le développement économique futur de leurs pays, mais aussi en touchant les économies des villes dans lesquelles une grande partie de ces excédents est canalisée. Le Caire était l'un de ces terrains attrayants pour absorber les pétrodollars et ceci par le biais de l'urbanisation.<sup>665</sup>

Enfin, Adham<sup>666</sup> observe trois liens avec Dubaï et l'impact du Golfe sur la vision urbaine du Caire. Premièrement, certains des mégaprojets qui composent le *Cairo Vision 2050* semblent avoir directement impliqué les développeurs du Golfe, comme par exemple le mégaprojet d'Emaar, *Uptown Cairo*, qui a été inséré comme un des projets dans le rapport de la vision. Deuxièmement, ce qui fait ressembler le Caire 2050 à Dubaï, c'est leur approche commune du développement par le biais de mégaprojets urbains. Sous le voile de la gentrification, de la rénovation urbaine et du défrichement, la production de l'espace se fait par le réinvestissement des excédents de capitaux dans les mégaprojets immobiliers. Comme pour les mégaprojets qui composent Dubaï, ceux qui constituent la Vision 2050 du Caire introduisent de nouveaux espaces pour une rentabilisation et l'absorption des excédents de capitaux. Troisièmement, la vision répondait en partie à une condition politique créée par le sentiment général qu'il y a eu un changement de pouvoir et d'influence dans le monde arabe depuis les centres culturels et politiques traditionnels du Caire, de Beyrouth et de Damas vers les États périphériques du Golfe plus particulièrement ceux du Qatar, des Émirats arabes unis et de l'Arabie Saoudite. Ainsi, la vision 2050 du Caire reflète en partie la manière dont l'ancien gouvernement a essayé de remettre l'Égypte à la pointe du développement dans le monde Arabe, et dans sa conjonction historique, Dubaï, Abu Dhabi et peut-être Doha ont rejoint le rang des villes européennes et américaines qui servent de modèle aux rêves des élites dirigeantes égyptiennes.

---

<sup>664</sup> Reisz, 2010, p. 444 ; dans Adham, 2018, p. 237.

<sup>665</sup> Adham, 2018, p. 237.

<sup>666</sup> Adham, 2018, p. 241-244.

Ainsi, il nous semble que le but du jeu n'est pas celui de généraliser le modèle urbain des villes du Golfe sur le reste des villes des pays arabes. Ce qui est clair, c'est qu'il s'agit d'un jeu d'influence au niveau de la géopolitique du monde Arabe et de l'imposition de nouveaux rapports de force dans la région en assurant la soumission de ces anciens-nouveaux alliés par le biais du pétrodollar. C'est à ce niveau-là qu'apparaît le rôle de ce modèle urbain comme outil de mise en œuvre de ce jeu. Ces projets immobiliers ne sont rien d'autre qu'un moyen d'investissement indirect, car les fonds du Golfe n'auraient pas été injectés sans contrepartie, ou sous la forme d'un chèque en blanc à ces régimes politiques en raison de la connaissance préalable des États du Golfe de leur forte corruption. Quant aux enjeux sociaux, économiques et environnementaux de la mise en œuvre de ces projets, ils ne seront considérés que des effets secondaires auxquels les villes du Golfe ne font pas face chez elles et donc manquent d'expérience pour traiter de tels sujets.

### **6.3.3 ... Mais aussi au Maroc**

Moins visibles qu'en Égypte, les investissements des États du Golfe et plus particulièrement des Émirats arabes unis sont également présents au Maroc. Les investisseurs de Dubaï se sont plutôt impliqués dans les arrangements institutionnels et de gouvernance et des montages financiers des mégaprojets immobiliers ce qui ne leur empêche pas aussi la construction de certains de ces projets, imitant ainsi la situation de base dans leurs propres villes afin de faciliter leurs investissements par le contournement des barrières institutionnelles traditionnelles. En effet, c'est comme cela qu'ils ont réussi et pour que cela fonctionne ailleurs, ils doivent donc générer ces mêmes éléments de réussite pour que leurs projets se réalisent.

Pierre-Arnaud Barthel note qu'au Maroc, la planification des mégaprojets dans les années 2000 s'est généralisée à l'ensemble du pays, et ce sous la surveillance attentive du roi et de ses conseillers pour les plus stratégiques d'entre eux (Vallée du Bouregreg, Tanger-Med, Casablanca Marina et Casa-Anfa).<sup>667</sup> Mais ce sont les années 2006 et 2007 qui ont été le plus marquées par

---

<sup>667</sup> Barthel, Vignal, 2014, p. 54.

la mise en œuvre de mégaprojets par les développeurs du Golfe et qui ont très souvent travaillé en partenariat avec des structures nationales.<sup>668</sup>

En effet, entre 2006 et 2008, juste avant la crise mondiale, les deux multinationales Sama Dubai<sup>669</sup> et Emaar devaient investir 9 milliards de dollars américains au Maroc seulement, dont un milliard à Casablanca dans les projets de Dubai Towers et de la marina.<sup>670</sup> Pour Barthel, l'entrée de ces acteurs dans les pays du Maghreb a été facilitée par l'absence totale d'appels d'offres internationaux et la pratique systématique des pouvoirs publics de confier leurs marchés locaux aux investisseurs du Golfe suite à des accords mutuels.<sup>671</sup>

Deux projets attirent notre attention, celui de la Marina de Casablanca et le complexe portuaire industriel de Tanger-Med, comme leurs montages institutionnel et financier reflètent l'ampleur et la portée de ces projets, notamment en termes de sommes investies et de l'origine de ces investissements.<sup>672</sup>

Lancé en 2002, le complexe portuaire industriel de Tanger-Med a débuté son fonctionnement en 2007, avec cinq terminaux ainsi qu'une Zone Spéciale de Développement (ZSD) comprenant des zones franches et d'activités et couvrant 550 km<sup>2</sup> au sud-est de son arrière-pays immédiat et géré par l'Agence Spéciale Tanger-Med, la TMSA.<sup>673</sup> L'investissement total est estimé à environ 11 milliards de dirhams marocains (environ 1 milliard d'euros), dont 5 milliards de dirhams provenant du secteur privé et 6 milliards du secteur public, desquels 3,5 milliards de l'État marocain ; le reste étant composé en grande partie de prêts des États du Moyen-Orient où l'émirat

---

<sup>668</sup> Barthel, Vignal, 2014, p. 55.

<sup>669</sup> Sama Dubai était une filiale de Dubai Holding, en charge du développement immobilier à l'internationale. Après la crise mondiale de 2008, Sama Dubai commençait à faire face à un certain nombre de problèmes juridiques de corruption et de défauts de paiements. Après l'échec de sa fusion avec Emaar et Dubai Properties, et submergée par ses dettes, Sama Dubai a dû déposer son bilan.

<sup>670</sup> Barthel, 2018, p. 252.

<sup>671</sup> Barthel, 2018, p. 252.

<sup>672</sup> Notons qu'au Maroc, l'Office chérifien des phosphates ou l'OCP est un autre acteur majeur dans la production urbaine à côté de la Caisse de Dépôt et de Gestion (CDG). Fondé en 1920 en tant qu'une société minière, l'OCP est actuellement une société anonyme à capitaux publics où l'État marocain est actionnaire à la hauteur de 95%. En 2013, l'OCP lance le projet PUMA ou le Pôle Urbain de Mazagan, conçu comme une ville durable d'une superficie de 1,300 hectares dans la province d'El Jadida. En 2014, l'OCP lance le projet de la Ville Verte Mohammed VI à Ben Guérir d'une superficie de 1,000 hectares dont le cœur est l'Université Mohammed VI Polytechnique, dont la réalisation est avancée.

<sup>673</sup> Barthel, Planel, 2010, p. 177-178.

de Dubaï, par exemple, a prêté 300 millions de dirhams (environ 30 millions d'euros) à faible taux d'intérêt dans le cadre de son partenariat avec la *Jebel Ali Free Zone*.<sup>674</sup>

Créée en 2002 à la base de mécanismes de gouvernance de l'entreprise privée, la TMSA est apparue comme la structure la plus exceptionnelle de l'administration marocaine<sup>675</sup> ; détenant des pouvoirs exceptionnels en tant que l'autorité en charge du développement de la ZSD. L'efficacité de cette agence résidait essentiellement dans sa capacité à court-circuiter les acteurs locaux. Avec ses deux comités, exécutif et de gestion, la TMSA ressemblerait à un cabinet à échelle réduite où ses décisions auraient *de facto* le poids d'une loi ou d'un décret.<sup>676</sup>

En mars 2006, le Gouvernement marocain a conclu avec Sama Dubaï un protocole d'investissement d'une valeur d'un milliard de dollars américains pour développer une marina au centre-ville de Casablanca entre la mosquée Hassan II et le port de la ville.<sup>677</sup> Le projet a été lancé en 2007, les travaux de préparation du terrain se sont achevés en juillet 2009 permettant ainsi le début des travaux de construction.<sup>678</sup> Sur un terrain de 26 hectares, le projet comprend une surface bâtie de plus de 450,000 m<sup>2</sup>, dont un hôtel de luxe, une marina, un hôtel d'affaires, 130,000 m<sup>2</sup> de surface résidentielle et 150,000 m<sup>2</sup> d'espaces bureaux ainsi qu'une corniche côtoyant l'océan.<sup>679</sup> Le coût du projet est estimé à environ 5 milliards de dirhams (environ 500 millions d'euros).<sup>680</sup>

L'acteur clé du projet de la Casa-Marina est la Caisse de Dépôt et de Gestion (CDG), l'institution financière créée en 1959 pour gérer les pensions des fonctionnaires au Maroc. Barthel note que depuis l'accession de Mohamed VI au pouvoir, la CDG a commencé à développer ses activités opérationnelles. En 2004, une nouvelle holding, la *CDG Development*, a été créée comme filiale de la CDG pour la mise en œuvre de programmes de développement liés au tourisme, au développement durable, à la promotion et à la gestion immobilière. Pour les

---

<sup>674</sup> Barthel, Planel, 2010, p. 178-180.

<sup>675</sup> Barthel, Planel, 2010, p. 180.

<sup>676</sup> Barthel, Planel, 2010, p.182.

<sup>677</sup> Barthel, 2018, p. 247.

<sup>678</sup> Barthel, Planel, 2010, p. 176.

<sup>679</sup> Barthel, Planel, 2010, p. 177-178.

<sup>680</sup> Barthel, Planel, 2010, p. 180.

projets de prestige, d'autres filiales spéciales ont été créées aussi, souvent en partenariat avec des investisseurs étrangers. Désormais, la CDG, à forte direction centrale, regroupe quatre grandes filiales, elles-mêmes regroupant d'autres filiales.<sup>681</sup>

En 2007, la CDG a pris la décision de vendre l'intégralité du projet à la Compagnie Générale Immobilière (CGI), une autre filiale de la CDG, en charge de la promotion immobilière. Ainsi, *Al Manar*, la filiale à laquelle le projet a été initialement confié en 2004, est devenue une structure vide, assurant essentiellement le lien juridique entre la CDG et Sama Dubaï.<sup>682</sup>

La crise mondiale qui débuta en fin 2008, avait révélé la fragilité de certains de ces projets de prestige au Maroc. En janvier 2009, Sama Dubaï, le principal actionnaire de la joint-venture du projet de *Amwaj City*<sup>683</sup> dans la vallée du Bouregreg, ordonna à ses sous-traitants de suspendre les travaux, mais pas ceux de la Casa-Marina comme la CDG contrôlait 70% du capital et Sama Dubaï n'était qu'un partenaire dormant.<sup>684</sup> Sama Dubai finit par quitter le projet de la Casa-Marina en décembre 2011.<sup>685</sup>

Essentiellement une force financière sans égal au Maroc, en 2007 la *CDG Development* avait réalisé des bénéfices nets de 3,5 milliards de dirhams (environ 350 millions d'euros). La stratégie du roi (et en particulier de son conseiller Azoulay), poussant clairement la CDG à jouer un rôle clé dans le développement urbain et régional, semble être double : D'un côté, accélérer le développement des projets de prestige en s'appuyant sur l'investissement étranger, et de l'autre positionner la CDG dans des projets clés en établissant des partenariats entre la holding marocaine et les holdings du Golfe en tant que partenaires financiers, notamment Sama Dubaï, Emaar et *Al Maabar*<sup>686</sup>.<sup>687</sup> Notons aussi qu'en juillet 2008, un accord a été signé entre la TMSA

---

<sup>681</sup> Barthel, Planel, 2010, p. 180.

<sup>682</sup> Barthel, Planel, 2010, p. 184.

<sup>683</sup> Le projet de Amwaj City faisait partie du projet de la vallée du Bouregreg. Dubai Internatioanl Properties, une autre filiale de Dubai Holding, qui a également fait faillite suite à la crise de 2008, devait développer avec Sama Dubai une ville de 100 hectares au bord de l'eau entre Rabat et Salé.

<sup>684</sup> Barthel, Planel, 2010, p. 185.

<sup>685</sup> Sabib, 2011.

<sup>686</sup> Al Maabar est une filiale de Mubadala, la plus grande société immobilière et d'investissement du gouvernement d'Abu Dhabi, en charge du développement immobilier à l'internationale. Al Maabar était principalement impliquée dans le projet de la Vallée du Bouregreg.

<sup>687</sup> Barthel, Planel, 2010, p. 181-182.

et la CDG dans lequel les deux parties ont accepté l'entrée de la FIPAR-Holding, une autre société d'investissement du groupe CDG dans le capital de la TMSA à la hauteur de 30%.<sup>688</sup>

En effet, pour Barthel, Mohamed VI (certes le roi, mais surtout le milieu technocratique lié à son cabinet plus qu'au gouvernement) se montre comme étant présent pour résoudre la crise de la métropole où il joue un double rôle : à travers son action, il matérialise les stratégies de revalorisation et de développement urbain qui ne se réaliseraient pas sans lui et montre également une volonté de suivre plus intensément l'évolution urbaine du pays à un moment où les investisseurs internationaux sont de plus en plus intéressés à financer des opérations très rentables.<sup>689</sup> C'est sous cette marque particulière de la monarchie au Maroc que le roi détient une liberté d'initiative considérable où ces projets de prestige n'ont aucune légitimité publique que celle dérivée de la couronne ; les pouvoirs exceptionnels conférés aux développeurs doivent faire preuve d'efficacité et de rentabilité, mais pas nécessairement de transparence.<sup>690</sup>

Ce soutien politique assuré par le roi, présente à la fois un avantage et une contrainte aux développeurs : un avantage dans la mesure où cela réduit le temps nécessaire à la prise de décision et une contrainte dans la mesure où ces projets ne sont pas soutenus par les acteurs locaux, vu la corruption liée aux grandes familles, voire aux *Walis* qui représentent l'État. Sans ce soutien, ces promoteurs manquent d'intermédiaires pour coordonner leurs projets avec les besoins locaux et les politiques urbaines existantes, et une articulation qui, en fait, renforcerait l'acceptabilité sociale et la réussite commerciale de ces projets.<sup>691</sup>

Cependant, les contestations qui ont eu lieu au Maroc en 2011 n'ont pas transformé la manière dont ces projets urbains se réalisaient et sont toujours une priorité de développement au royaume.<sup>692</sup>

---

<sup>688</sup> Barthel, Planel, 2010, p. 181.

<sup>689</sup> Barthel, 2018, p. 249.

<sup>690</sup> Barthel, Planel, p. 180.

<sup>691</sup> Barthel, Vignal, 2014, p. 60.

<sup>692</sup> Barthel, Vignal, 2014, p. 64.



Enfin, à travers sa recherche continue sur ce sujet, Barthel se demande si l'entrée des acteurs du Golfe au Maghreb a été un puissant vecteur de standardisation du processus de production des espaces urbains, ou si, en d'autres termes, le modèle urbain de Dubaï a pu être facilement exporté.<sup>693</sup> En fait, le projet de Casa-Marina nous révèle une certaine méfiance du contexte marocain à l'égard des modèles du Golfe où la spécificité du marché immobilier local a obligé les investisseurs à laisser tomber en partie le modèle high-tech et vertical de Dubaï. La société de conseil enquêtant un échantillon de la population ciblée par le projet avait conclu qu'il fallait éviter le modèle duabiote à Casa-Marina comme les ménages ne souhaitaient pas vivre dans des tours et étaient prêts à accueillir un nombre limité de gratte-ciel pour les bureaux et les hôtels, mais pas une forêt de tours, réduisant ainsi le nombre de tours dans le projet de la Casa-Marina à deux.<sup>694</sup>

Pour conclure, notons qu'entre 2005 et 2006, Emaar avait annoncé au total cinq mégaprojets au Maroc d'une valeur d'environ sept milliards de dollars américains : *Oukaimeden* et *Amelkis* à Marakkech, *Tinja* près de Tanger, *Saphira* à Rabat et *Bahia Bay* près de Casablanca.<sup>695</sup> Mais il nous semble que, parmi la multitude de ces investissements, la majorité d'entre eux ne s'est pas réalisée et ont été arrêtés suite à la crise de 2008 suivie du ralentissement mondial du marché de l'immobilier.<sup>696</sup> En allant sur le site web d'Emaar au Maroc, ce phénomène est clairement aperçu : seuls deux projets semblent faire partie de son portefeuille actuel, celui d'*Amelkis* et de *Tinja*,<sup>697</sup> où pour ce dernier, il est clairement mentionné qu'il est toujours en cours<sup>698</sup> ; pourtant, un rapide aperçu de *Google Earth* nous laisse moins optimistes quant à l'avenir de ce projet.

---

<sup>693</sup> Barthel, 2018, p. 248.

<sup>694</sup> Barthel, 2018, p. 254.

<sup>695</sup> <https://gulfnews.com/business/property/emaar-signs-three-deals-worth-54b-in-morocco-1.230921>, (consulté le 28 juin 2020).

<sup>696</sup> <https://www.thenational.ae/business/property/al-maabar-turns-rabat-s-waste-dump-into-prime-property-1.554591>, (consulté le 28 juin 2020).

<sup>697</sup> <https://www.emaarmorocco.com/en/>, (consulté le 29 juin 2020).

<sup>698</sup> <https://www.emaarmorocco.com/en/tinja-2/>, (consulté le 29 juin 2020).



Figure 19 : Photo Google Earth de l'emplacement supposé du projet de Tinja montrant clairement que la seule construction réalisée est son centre de vente<sup>699</sup>. Source : Google Earth, prise le 29 juin 2020.

---

<sup>699</sup> <https://www.albawaba.com/business/emaar-morocco-completes-tinja-sales-centre-unveil-aldea-apartments-shortly>, (consulté le 29 juin 2020).

De ce fait, il nous semble que les projets d'investissement du Dubaï dans le Maroc ne sont qu'un outil de consommation de l'excédent de capital de ses méga développeurs, généré par la frénésie immobilière qui a précédé la crise de 2009. Mais, il y pourrait aussi y avoir des raisons politiques, cette fois du côté marocain, à ce que Dubaï (ou les autres puissances du Golfe) ne joue pas un rôle plus important à travers ses projets de développement. Peut-être, le Maroc, puissance « Nord-Sud », avec une politique impérialiste assez efficace vis-à-vis de l'Afrique subsaharienne, veut aussi, avec sa zone franche de Tanger-Med se positionner sur l'axe « Est-Ouest » (en passant par le détroit de Gibraltar et le Canal de Suez) et donc devenir une sorte de zone tampon tout en restant moins cher que l'Union Européenne ? Peut-être le Maroc n'a-t-il pas trop envie que les pays du Golfe s'en mêlent là où il doit jouer d'abord avec les européens et les chinois ?

## 6.4 Un modèle urbain porteur d'une dimension géopolitique

Toutefois, ce modèle porterait-il une dimension géopolitique ? À ce qu'il paraît, oui ! Steffen Hertog pousse son analyse du modèle des villes du Golfe un peu plus loin en considérant les mégaprojets immobiliers et les zones franches comme outils de *soft power* ou de « puissance douce » mis en œuvre par les dirigeants de ces villes pour rayonner sur la scène internationale comme avant-gardistes de projets culturels, de l'aide humanitaire, et de la recherche. Ce qui en quelque sorte est validé par les nouveaux projets lancés durant la dernière décennie aux Émirats Arabes Unies, principalement par Abu Dhabi et Dubaï, loin de l'économie pétrolière pour se montrer plus sérieux sur la scène internationale. Si ces efforts font partie des stratégies de passage de ces villes à l'époque post-pétrolière, ces villes visent aussi à renforcer ou à reconstruire de manière créative leurs identités en accordant l'attention aux flux mondiaux de marchandises, de capitaux et d'images, offrant ainsi à leurs citoyens une trajectoire socialement acceptable pour l'avenir.<sup>700</sup>

Pour ces fins, toute une zone franche, bien évidemment, la *International Humanitarian City* (IHC) a été mise en place à Dubaï depuis 2003 par Sheikh Mohammed Bin Rashid, souverain de

---

<sup>700</sup> Bromber et al., 2018, p. 2.

l'émirat, suivie en 2015 par la *Mohammed Bin Rashid Al Maktoum Global Initiatives* dans le but d'améliorer le monde arabe par le biais du travail humanitaire et du développement communautaire. Comme il est mentionné sur leur site Web, la IHC est « la seule et unique autorité de zone franche humanitaire, indépendante et à but non lucratif, hébergeant des institutions des Nations-Unies, d'organisations internationales non-gouvernementales, d'organisations intergouvernementales et des sociétés commerciales »<sup>701</sup>. Située à quelques kilomètres du Port de Jebel Ali et de l'aéroport Al Maktoum, aujourd'hui cette zone ressemble plutôt à une plateforme logistique, facilitant les premières réponses aux crises, le transport et la distribution des aides humanitaires à une échelle globale. En 2020, la Cité Humanitaire Internationale de Dubaï a facilité la distribution de 85% de la fourniture de l'Organisation Mondiale de la Santé (blouses, masques et gants chirurgicaux) pour la lutte contre la pandémie du Covid-19.<sup>702</sup>

De même, en 2006, Mohammed Bin Rashid a mis en place le *Emirates Institution for Advanced Science and Technology*, reconverti pour devenir le *Mohammed Bin Rashid Space Centre* (MBRSC) en 2015 qui, comme son site Web l'indique « abrite le programme spatial national des Émirats Arabes Unis. Le centre construit et exploite des satellites d'observation de la Terre, offrant des services d'imagerie et d'analyse de données. Le centre est aussi responsable du développement de la *Emirates Mars Mission* et du *Mars Hope Probe*, une mission pour atteindre l'orbite de la planète Mars en 2021, ainsi que le développement de la *Mars Vision 2117* qui a pour but de construire une colonie humaine sur Mars, tout cela en ligne avec la vision du souverain pour contribuer à la construction d'une économie de la connaissance et atteindre les objectifs du développement durable »<sup>703</sup>.

Hertog note que les monarchies du Golfe utilisent leurs richesses pétrolières pour acheter des « accessoires de bonne citoyenneté » et de « progressivité » sur la scène internationale par le biais d'activités coûteuses tournées vers l'extérieur. Les interventions urbaines à grande échelle sont un élément essentiel parmi ces initiatives de puissance douce. À travers la dimension

---

<sup>701</sup> Site Web de la IHC: <https://www.ihc.ae/ihc-at-a-glance/>, (consulté le 26 mai 2020), traduction personnelle.

<sup>702</sup> <https://fr.euronews.com/2020/04/14/a-dubai-le-plus-grand-hub-humanitaire-du-monde-tourne-a-plein-regime>, (consulté le 26 mai 2020).

<sup>703</sup> Site Web du MBRSC: <https://www.mbrsc.ae/about>, (consulté le 26 mai 2020), traduction personnelle.

politique de ce processus, les élites locales laissent leur empreinte sur les paysages urbains de la région et ceci grâce à la conjonction de deux forces spécifiques aux principautés du Golfe : Premièrement et depuis les années soixante-dix, l'émergence, financée par le pétrole, des enclaves spatiales juridiquement et géographiquement distinctes du reste du territoire, et, deuxièmement, depuis les années 2000, les ambitions croissantes des dirigeants du Golfe de faire de leurs pays des *leaders* mondiaux dans les domaines culturel, scientifique et normatif.<sup>704</sup>

Mais en même temps, l'ambition, particulièrement, des Émirats Arabes Unis et du Qatar de se présenter comme des phares du progrès culturel et scientifique crée des « risques de réputation » sur cette même scène internationale, comme le haut profil qu'ils ont atteint grâce à leurs initiatives de puissance douce a rendu leur non-conformité avec les normes internationales plus visible et problématique :

« Il est fort probable que les conditions de travail à Abu Dhabi et au Qatar auraient retenu moins l'attention de la communauté internationale sans l'accueil de la Coupe du Monde de la FIFA 2020 par le Qatar, de l'Expo 2020 à Dubaï et les très visibles campus du Guggenheim, du Louvre et de la *New York University* à Abu Dhabi. »<sup>705</sup>

Tout cela suggère que ces enclaves urbaines seraient difficiles à exporter vers d'autres régions où les élites ont moins de pouvoir fiscaux et politiques, où les sociétés locales sont plus nombreuses et mieux organisées et les réclamations des citoyens sont plus difficiles à contourner. Pourtant pour Hertog et Ponzini, il est révélateur que le Kazakhstan soit l'un des rares pays qui ait tenté d'adopter plusieurs de ces aspects du modèle du Golfe. Avec une économie fortement basée sur le pétrole et le gaz, le Kazakhstan est un État rentier et autoritaire, contrôlé par une famille avec une courte histoire d'indépendance, et si le modèle des principautés du Golfe peut être entièrement reproduit ailleurs, ça doit être là. Mais le potentiel du Kazakhstan diminue avec la baisse des prix du pétrole. Même dans le Golfe, les nouvelles réalités économiques imposent de nouvelles contraintes et l'avènement de nouveaux mégaprojets pourrait toucher à sa fin.<sup>706</sup>

---

<sup>704</sup> Hertog, 2019, p. 276-277.

<sup>705</sup> Hertog, 2019, p. 278.

<sup>706</sup> Hertog, 2019, p. 297.

Ainsi, les dirigeants du Golfe sont en quête continue pour survenir à des États post-pétroliers qui donneraient à leurs monarchies une identité et un statut internationaux indépendants de leur rôle de producteurs d'hydrocarbures. Et en tant que tardifs dans l'édification de leurs nations, ces États recherchent simultanément des identités particulières. Cette quête ne concerne pas simplement les meilleures pratiques, mais vise également à combler un vide de confiance en soi ; et le combler est une condition préalable pour souligner l'unicité postulée. De ce point de vue, le développement urbain dans le Golfe avec la construction de bâtiments emblématiques, d'îles artificielles, de musées de renommée mondiale, peut être interprété comme une tentative de gagner en reconnaissance, non seulement au niveau de relations publiques, mais aussi dans le but d'être reconnu comme des entités uniques.<sup>707</sup>

De ce fait, l'élite dirigeante du Dubaï, entre autres, normalise le mieux les hypothèses néolibérales du développement urbain où le terme « résident » remplace celui de « citoyen » et où la conception de nouveaux mégaprojets urbains exclut les groupes de citoyens, les universitaires, les journalistes et ceux qui ne les soutiennent pas ou qui n'en profitent pas personnellement.<sup>708</sup>

Elsheshtawy nous rappelle que quoi qu'il en soit, Dubaï continue de bénéficier des troubles géopolitiques de la région – du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord –, comme elle l'a fait tout au long de son histoire moderne. Le printemps arabe a provoqué l'entrée des capitaux des investisseurs arabes à Dubaï, loin de leurs pays qui traversent des troubles politiques. Mais le fait de dépendre de ces circonstances fluctuantes rend également Dubaï vulnérable à l'implosion financière.<sup>709</sup>

---

<sup>707</sup> Bromber et al., 2018, p. 4-5.

<sup>708</sup> Moser, 2019, p. 226.

<sup>709</sup> Elsheshtawy, 2019, p. 241.

[Cette page est intentionnellement laissée en blanc.]

## CONCLUSION GÉNÉRALE

Entre Singapour, Hong Kong et Las Vegas, Dubaï devient une sorte de photo collage de ce qui a fait le succès de chacune de ces villes, parmi d'autres. Ainsi sans avoir besoin d'inventer son propre modèle, mais pour maintenir son attractivité, Dubaï continue à se réinventer sans cesse en s'inspirant de *success stories* recherchés des quatre coins du monde, faisant d'elle une ville événementielle collectionnant les vecteurs d'une hyper attractivité permanente. Son urbanisme spectaculaire, ses complexes hôteliers thématiques, ses centres commerciaux démesurés, sa consommation de produits de luxe font d'elle « le paradis d'une clientèle riche qui apprécie les repères codifiés de la ville générique de très riches »<sup>710</sup>.

Ceci dit, si les critiques faites aux politiques urbaines néolibérales considèrent que la gouvernance de ces villes est souvent caractérisée par des fortes relations de pouvoir entre les élites politiques et économiques, en d'autres termes par un arrangement ou une entente informelle entre les acteurs publics et privés afin de favoriser la croissance économique<sup>711</sup>, que dire de Dubaï où le gouvernement, ou même le souverain, est en même temps propriétaire des sols et des différents acteurs économiques agissant sur la régulation de l'économie, de la société et de la ville ?

Comme nous l'avons démontré tout au long de ce travail de recherche, les principaux promoteurs immobiliers parapublics à Dubaï ont joué un rôle primordial en contribuant à positionner la ville sur la carte mondiale à travers la réalisation de projets immobiliers à grande échelle, attirant ainsi les investissements étrangers et les touristes vers l'émirat. La volonté de l'élite dirigeante à donner à Dubaï un caractère unique a fini par la création d'un grand nombre de réalisations architecturales et de projets immobiliers emblématiques à l'échelle globale, faisant de Dubaï l'une des principales villes de renommée mondiale et la porte d'entrée vers la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord.

---

<sup>710</sup> Grondeau, Lebeau, 2017, p. 46.

<sup>711</sup> Douay, 2017, p. 43.



Visant une économie post-pétrolière, Dubaï s'est orientée vers l'immobilier, les services financiers et le tourisme. Avançant à un rythme très rapide en faisant confiance au néolibéralisme ou à l'ultra-capitalisme d'État et à défaut d'expérience des enjeux des grandes villes et de l'urbanisation accélérée, cette élite dirigeante laissa le marché décider à quoi la ville ressemblerait, faisant de Dubaï un produit financier pour les investisseurs et non pas une ville pour ses habitants. Ce qui va alimenter en grande partie l'explosion de la bulle spéculative et l'effondrement du marché immobilier à Dubaï en 2009 suite à la crise financière mondiale, suivi par la chute des cours du pétrole et la montée des tensions géopolitiques dans la région du Golfe en 2014 au même moment où le marché connaissait une offre excessive de biens immobiliers, conduisant à un nouvel effondrement de ce marché.

En effet, cela revient à la façon dont Dubaï est pensée et planifiée. Traditionnellement, les villes produisent un espace urbain planifié à partir d'un document à l'échelle de leur territoire, quel que soit sa nature : un texte, un plan, une stratégie, etc. et suivant une approche qui va de haut-en-bas et vice-versa, et que Jean Haëntjens<sup>712</sup> qualifie de « transversale » pour assurer une intégration des différentes composantes et à toutes les échelles ainsi que l'implication des acteurs de la société, considérés comme les coproducteurs du même projet socio-spatial. Même si toutes les villes ne suivent pas ce même processus, c'est ce dernier qui assure l'harmonie et la complémentarité des différents usages au sol, de la distribution des différents services et équipements, du logement, etc.

Cependant, à Dubaï, la ville se fait à l'envers : c'est la somme des unités – des projets immobiliers individuels – qui fait la totalité de la ville en l'absence de tout genre d'harmonie, ou de contrôle. Ce qui rend le résultat assez explicite, faisant de Dubaï des villes dans la Ville. Le souverain qui détient la quasi-totalité du foncier va au fur et à mesure créer des sociétés d'investissement qui vont se charger de livrer ces mégaprojets, qui seront par la suite – ou en même temps – connectés par l'infrastructure autoroutière. Sur ce point, le réseau routier à Dubaï est devenu une structure majeure définissant les corridors urbains de la ville et non l'inverse. Lorsque la possession d'un véhicule privé est considérée comme un signe d'une qualité de vie supérieure, la fluidité du trafic et le niveau de service du réseau routier deviennent une obsession.

---

<sup>712</sup> Haëntjens, 2017, p. 17-18.

Tout cela fait que la planification des transports à Dubaï devient une des causes majeures des différents enjeux urbains de la ville, de la ségrégation spatiale à laquelle fait face aujourd'hui un tissu urbain morcelé et creusant l'écart entre l'offre et la demande du logement.

Il faut dire aussi qu'à Dubaï un mot « magique » revient toujours dans les différents documents de planification stratégique ou spatiale, celui de la « flexibilité ». Cette « qualité » est récurrente dans les discours politiques de l'élite dirigeante et des professionnels de l'aménagement urbain à Dubaï. Si la flexibilité signifie une certaine agilité à s'adapter à des circonstances en évolution permanente, elle signifierait aussi l'informalité, une absence d'une forme précise de la prise de décision et de la planification, donnant à l'élite dirigeante une marge de manœuvre assez large pour organiser la ville en fonction de sa « Vision » ou plutôt de ses propres intérêts et ceux du marché. « Les plans directeurs doivent être flexibles et non gravés dans le marbre. Ils doivent être capables de changer et de s'adapter pour répondre aux forces du marché. Nous devons garder cela en tête afin de ne pas devenir des esclaves de nos plans directeurs, mais de les utiliser comme un vecteur pour attirer les investisseurs »<sup>713</sup>, déclare une figure de l'élite saoudienne à la tête de la KAEC (*King Abdullah Economic City*) lors de la *Cityquest Forum*, une conférence exclusive, réunissant maires, investisseurs et sociétés de conseil internationales autour de la thématique des villes nouvelles, comme nous le relate Sarah Moser. Il n'est donc pas étonnant que Dubaï n'ait jamais voulu, de manière volontaire ou pas, adopter une loi d'urbanisme ou de mettre en œuvre un plan d'aménagement.

## **Au sujet de Dubaï ville globale**

La littérature sur la ville globale nous a appris qu'un « bon dosage » d'au moins quatre ingrédients est indispensable pour qu'une ville devienne globale : l'infrastructure y compris port et aéroport, la recherche et le développement, le capital humain et le capital financier. C'est ce que le GPCI met très bien en évidence en distinguant les 4 phases de maturité d'une ville globale. Au bout de chaque phase c'est la spécialisation qui va pousser la ville à franchir le seuil de maturité. Une fois qu'elle retrouve l'équilibre entre ses éléments, elle sera prête à se

---

<sup>713</sup> Moser, 2019, p. 225.

spécialiser de nouveau pour franchir un nouveau seuil et ainsi de suite. Et c'est la complémentarité simultanée entre ces quatre éléments qui vont la tirer vers le haut.

**図3.31 対象44都市の総合度と総合順位 (GPCI-2018)**  
Fig. 3.31 Comprehensiveness and Rank of 44 target cities (GPCI-2018)

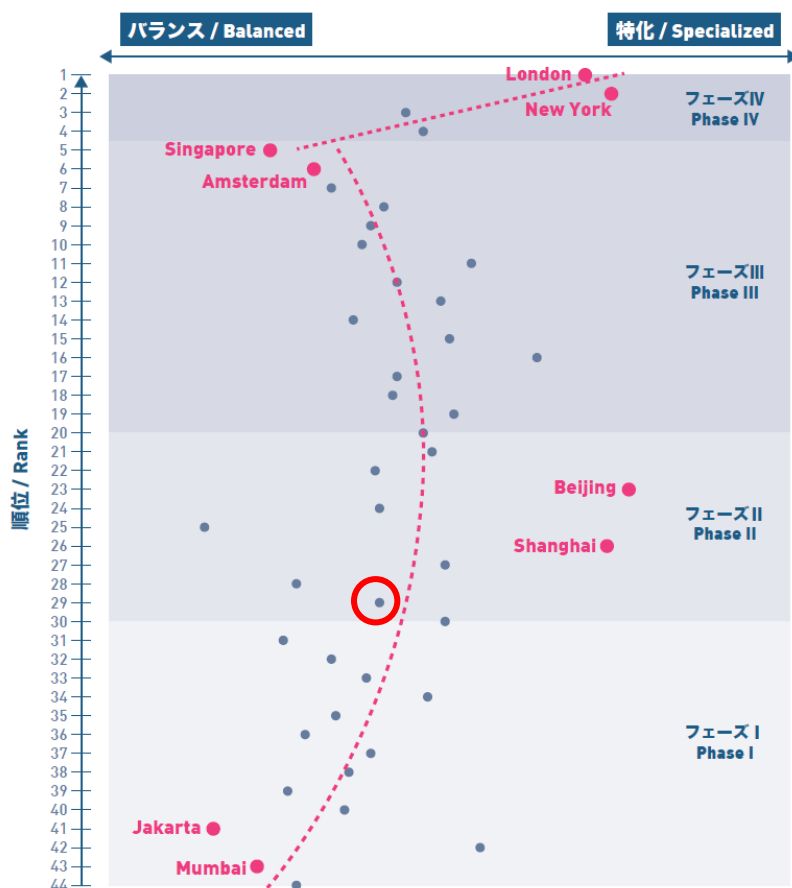


Figure 20 : Graphe montrant la trajectoire des villes globales du plus bas (phase I) au plus haut (phase 4) ainsi que leur degré de spécialisation (de gauche à droite) ; la position de Dubaï étant marquée par le cercle rouge en 29<sup>ème</sup> position pour le classement du GPCI en 2018. Source : GPCI report, 2018.

Mais nous constatons que jusqu'à ce jour, Dubaï n'a pu maîtriser que le premier de ces éléments, celui de l'infrastructure. Pour cela, il faut comprendre le contexte géographique de ce réseau de villes globales en essayant de répondre à la question suivante : sommes-nous au bon endroit au bon moment ?

Il est clair que Dubaï s'est forcée sur le réseau mondial d'échange parce que géographiquement, elle n'était pas placée sur les routes mondiales de commerce. Pour le vérifier, il nous suffit d'examiner aujourd'hui l'initiative chinoise de la nouvelle route de la soie (ou la Ceinture et la Route – *Belt and Road Initiative, BRI*) pour voir que ni historiquement ni dans le futur, Dubaï ou son port de *Jebel Ali*, figurent sur ce réseau mondial<sup>714</sup>. Chose que l'élite dirigeante de l'émirat sait, ce qui expliquerait les choix d'investissement de *Sultan bin Soulayem*, à la tête de *DP World* et du Port de *Jebel Ali*, dans un réseau de ports stratégiquement identifiés dans le monde. Allant même jusqu'à l'annonce de Cheikh Mohammed bin Rashid le 6 janvier 2019 de la *Dubai Silk Road* comme la première initiative de la charte célébrant ses cinquante ans au service de la nation :

« Dubaï est destinée à être un carrefour entre l'Est et l'Ouest, entre le Nord et le Sud. Nous avons le plus grand aéroport international du monde qui nous relie à plus de 200 villes. Au cours des dix prochaines années, plus d'un milliard de passagers voyageront par nos aéroports. Dans le monde, nous exploitons environ 80 ports qui sont connectés à des centaines de villes. Notre prochain objectif est de construire notre propre Route de la Soie en coopération avec nos voisins amis qui partagent notre vision. Notre région a toujours été une région de civilisation et de commerce, et ce rôle doit être rétabli. Nous chercherons à construire une coopération internationale pour soutenir ces aspirations. »<sup>715</sup>

---

<sup>714</sup> Pourtant, dans le cadre du BRI, la Chine a annoncé qu'elle investira 2,4 milliards de dollars à Jebel Ali dans la création d'une station de stockage et d'expédition pour faciliter l'exportation des produits chinois dans le monde. <https://www.thenational.ae/uae/government/sheikh-mohammed-announces-3-4bn-investment-in-dubai-via-china-s-belt-and-road-initiative-1.854063>, (consulté le 14 aout 2020).

<sup>715</sup> Cheikh Mohammed bin Rashid, The Fifty-Year Charter, 6 janvier 2019. <https://www.mbrmajlis.ae/50-en/The%20Fifty-Year%20Charter.pdf>, traduction personnelle, (consulté le 14 aout 2020).

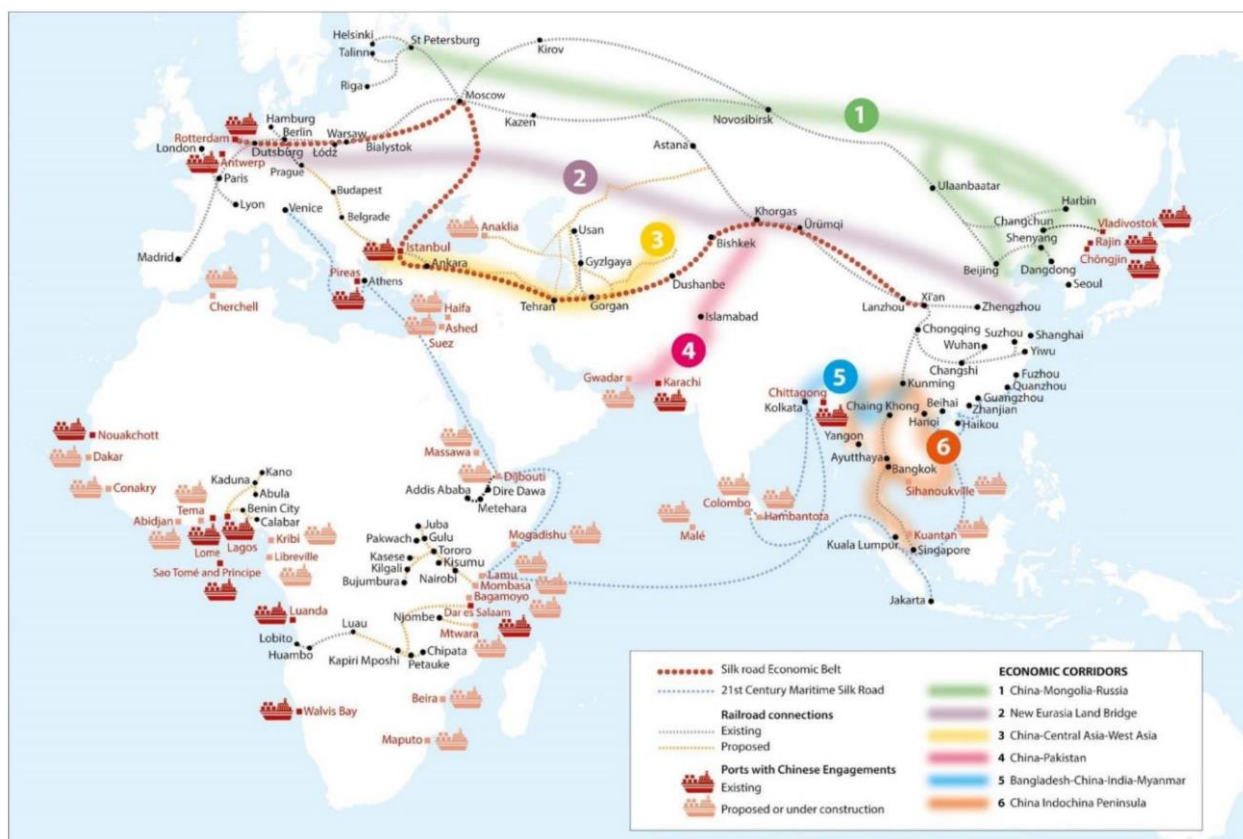


Figure 21 : La nouvelle route de la soie. Source : OCDE, 2018<sup>716</sup>.

Autre élément, aussi important, celui du capital humain. Comme nous l'avons discuté dans le cinquième chapitre de ce travail de recherche, la population – principalement expatriée – de Dubaï a augmenté de plus de 50% dans les dix dernières années. Mais cette dernière ne va pas de pair avec la croissance économique de l'émirat, qui connaît un ralentissement depuis 2014. Et comme nous l'avons pu constater, ce sont les secteurs les moins productifs ou à la plus faible valeur ajoutée qui continuent à embaucher cette main d'œuvre non ou peu qualifiée (ouvriers de construction et employés de service). De plus, Dubaï continue à attirer une population arabe (égyptienne, syrienne, iraquienne, palestino-jordanienne et libanaise) à la recherche d'un refuge sécurisé et facile d'accès loin de l'instabilité politico-économique de leur pays d'origine, ce qui va à l'encontre du principe générateur de la ville globale, où la spécialisation et la concentration du capital humain et des cadres dans les secteurs hautement spécialisés et productifs sont des conditions nécessaires qui empêchent Dubaï aujourd'hui à accéder à ce club fermé.

<sup>716</sup> OECD, 2018.

## Au sujet du parallélisme entre Dubaï et Singapour

A première vue nous pouvons penser que Dubaï et Singapour partagent certaines ressemblances, et c'est ce que nous raconte d'ailleurs son élite dirigeante, mais une fois cette approche superficielle dépassée, nous remarquerons que les disparités entre ces deux modèles sont bien plus importantes que les similitudes.

Bien que les deux villes soient dirigées par un régime politique autoritaire avec des ressources naturelles limitées, en particulier au niveau de la ressource foncière, Singapour montre une exigence assez élevée au niveau de la gestion des sols, de la maîtrise de son expansion urbaine et du contrôle de son marché immobilier, tandis que Dubaï a été, et est toujours témoin d'une offre immobilière incontrôlable et d'un étalement urbain sans fin. En effet, Yasser Elsheshtawy délimite trois phases distinctes de la croissance de la superficie de Dubaï : une première, entre 1950 et 1978, avec une croissance moyenne de 11,1 kilomètres carrés par an ; une deuxième, entre 1978 et 1990, avec une croissance moyenne de 6 kilomètres carrés par an ; et une troisième phase, la plus rapide entre 1990 et 2014, avec une croissance moyenne de 20 kilomètres carrés par an.<sup>717</sup>

De plus, avec des caractéristiques climatiques similaires (fortes chaleur et humidité), Singapour a lourdement investi dans l'inter-connectivité de son réseau de transports en commun, la densification de ses centres urbains, ainsi que le renforcement d'un système d'ombrage passif et de forte connectivité piétonne. Tandis que Dubaï dépend fortement de la voiture et est obsédée par la construction d'une infrastructure routière de « classe mondiale » pour assurer l'efficacité de son modèle de trafic.

Enfin, au cours de ses premières années, Singapour s'est focalisée sur l'éducation, la santé et la recherche, tandis que la compétitivité de la ville à l'échelle mondiale est venue naturellement dans une deuxième phase. Pourtant, Dubaï a cherché à construire son économie et sa renommée par l'importation de la connaissance et de l'expertise au lieu d'investir dans ses composantes de base, à savoir, l'éducation, l'enseignement supérieur et la recherche.

---

<sup>717</sup> Elsheshtawy, 2019, p. 243.

## La circulation d'un modèle urbain banalisé

Il faut dire que Dubaï n'invente rien. Comme nous le rappelle Davide Ponzini, « Dubaï est extrême mais pas exceptionnelle ». La manière dont Dubaï a été produite n'a pas assuré l'articulation entre le rôle des « modèles de référence » et les « spécificités » de la ville elle-même. Elle attend toujours d'importer des expériences jugées réussies ailleurs comme son élite dirigeante considère qu'on n'a pas le temps d'expérimenter à Dubaï. D'où le risque de perdre facilement son attractivité, d'arrêter de briller le jour où on n'a plus la capacité – financière et spatiale – à se réinventer.

Dubaï se déconnecte des enjeux du réel, dans le sens où, par exemple, un taux de chômage quasiment nul ne reflète pas la réalité de la performance des différents secteurs économiques de l'émirat, car ce sont les politiques d'immigration qui vont en effet interdire la présence d'une personne sans ou à la recherche d'emploi et limiter le regroupement familial en fonction du revenu. De même pour les autres catégories sociales marginalisées, d'où l'absence de sujets tels que la pauvreté, l'équité et la cohésion sociale. Quand les immigrants ou les expatriés représentent 94% de la population totale et la quasi-totalité de la population active sous un régime de visa de travail, nous ne sommes pas dans un cas de figure où l'État a un souci de faire une société. En effet, quand cette « société », ou plutôt ce « groupement d'expatriés » n'as pas de droits en dehors du cadre du droit de travail (ne vote pas), l'État n'aura pas de devoirs envers eux.

Ainsi, ce modèle répond à une spécificité locale mais échoue à se faire exporter ailleurs. Pour Delphine Pagès-El Karoui, même si Dubaï se vante être la ville la plus cosmopolite du monde, nous ne pouvons pas vraiment parler de cosmopolitisme.<sup>718</sup> Nous évoquons cela pour dire que ces villes dans la ville et ces quartiers fermés de Dubaï ne posent aucun enjeu sociétal puisque, pour son élite dirigeante, le souci d'en faire une « société » et d'assurer sa cohésion autour d'un même système de valeurs n'existe pas, et où ses résidents – qui ne pourront pas devenir ses citoyens – ne développent pas un sens d'appartenance à cette ville, contrairement aux autres villes qui trouvent dans Dubaï un modèle réussi à copier.

---

<sup>718</sup> Pagès-El Karoui, 2018.

C'est aussi ce que nous avons pu démontrer en regardant « ailleurs ». Que ça soit au Caire, à Casablanca, à Tanger, à Tunis, à Khartoum ou même à Nouakchott, il nous était clair que la « greffe » n'a pas pris. L'insertion du modèle de développement urbain dubaïote a fait face à la « réalité des choses » dans ces villes. D'un côté, il fallait faire avec la corruption et les barrières institutionnelles locales, mais de l'autre, faire face aux enjeux de la société : pauvreté, quartiers informels, classe moyenne, emploi et logement, etc.

## **De ce fait, le modèle de Dubaï en est-il vraiment un ?**

Tout dépend de la porte d'entrée. Si Molotch et Ponzini<sup>719</sup> adoptent une approche « positive » en cherchant des réponses aux différentes critiques adressées habituellement aux villes du Golfe comme si ces dernières étaient bien pensées, imaginées ou planifiées en avance par leurs souverains, où, par exemple, la ségrégation sociale à travers la ségrégation spatiale est vue comme une capacité de ces villes à innover en avançant<sup>720</sup> ; Wippel et Bromber<sup>721</sup> nous rappellent que dans ces structures autoritaires néo-traditionnelles que sont les États du Golfe, cette urbanisation hyperréaliste est devenue signe d'hyper-exclusivité, de mauvaises conditions de travail, de vulnérabilité et de polarisation sociale.

Pour Molotch et Ponzini<sup>722</sup>, le modèle des villes du Golfe (principalement à Dubaï, Abu Dhabi et au Qatar) ne répond ni aux caractéristiques de l'économie capitaliste, ni à l'analyse Marxienne, même pas aux doctrines de l'Islam. Ces monarchies ne font que mettre en œuvre les outils de l'économie capitaliste en faveur de leurs richesses et de la légitimité de leurs régimes. Ces outils, qu'ils soient qualifiés de diversification économique, d'auto-enrichissement, d'approfondissement d'un pouvoir mondial ou simplement de folies princières, ne font que

---

<sup>719</sup> Molotch, Ponzini, 2019.

<sup>720</sup> Pour Molotch et Ponzini (2019), la capacité d'innover des villes du Golfe se résume par ce qu'ils appellent « *work-around* » ou leur aptitude de pouvoir contourner des barrières légales, sociales, culturelles et religieuses jugées « rigides » et donc empêchant les souverains de ces villes-États de mettre en œuvre leurs visions économiques et spatiales. La mise en place des zones franches et de développement spéciales qui échappent aux lois locales figurent parmi les outils les plus efficaces pour contourner ces barrières. Au niveau de l'aménagement urbain, la ségrégation spatiale est l'un de ces moyens de contournement. Dans les villes du Golfe, cette séparation spatiale est souvent obligatoire surtout pour les zones d'habitat des émiratis ou ceux des ouvriers de construction ou des employés de service.

<sup>721</sup> Wippel et al., 2018.

<sup>722</sup> Molotch, Ponzini, 2019, p. 5.



produire des objets physiques tangibles qui donnent un « semblant de résultats » de politiques, qui autrement pourraient échapper à ces familles dirigeantes du Golfe.<sup>723</sup>

De plus, la montée en généralité à partir d'une série d'études de cas qui analysent les spécificités de Dubaï pour dresser les caractéristiques d'un modèle transposable ailleurs nous pose problème. En effet, utiliser d'autres villes comme précédents n'est nullement exceptionnel. Certes, tout au long de l'histoire, les personnes au pouvoir ont toujours cherché d'autres villes ou modèles urbains pour s'inspirer, mais la réussite de certains projets ne signifie pas la réussite de la ville dans son ensemble et ne la rend pas *de facto* reproductible.

### **Finalement, quel jeu joue-t-on ?**

Si la composante urbaine du modèle de Dubaï n'a pas pu s'exporter ailleurs, y aurait-il un autre aspect qui aurait fonctionné ? Si l'objectif initial n'était pas simplement d'exporter son mode de développement urbain en tant qu'une expérience réussie ou d'une bonne pratique, y aurait-il alors d'autres raisons justifiant l'exportation de son modèle ?

C'est ce que nous avons pu aussi explorer dans le dernier chapitre de ce travail de recherche où l'exportation de ce mode de développement urbain apparaît non seulement comme un outil de commercialisation de ces monarchies du Golfe au-delà de leur simple statut d'États pétroliers et de la consommation d'un excédent de capital, mais aussi comme une nouvelle puissance géopolitique régionale.

Comme nous l'avons vu dans le cas du Maroc, les projets immobiliers n'étaient qu'un outil pour consommer l'excédent de capital des développeurs dubaïotes généré par la frénésie immobilière qui a précédé la crise financière de 2009 à Dubaï. Mais dans le cas de l'Égypte, le but du jeu n'était pas celui de généraliser un modèle urbain, mais plutôt d'exercer une certaine pression politique au moment de la redistribution des pouvoirs dans la région suite au Printemps Arabe. Et ces projets immobiliers n'étaient que le moyen pour y parvenir. De ce fait, les mégaprojets immobiliers sont devenus pour les Émirats Arabes Unis un outil de soutien indirect de certains

---

<sup>723</sup> Hertog, 2019, p. 278.

régimes politiques dans le monde Arabe, leur offrant ainsi un semblant de résultat de politiques économiques et d'investissements prêts à l'emploi en contre partie de la soumission de ces pays à l'agenda géopolitique des Émirats, mais en même temps une source d'alimentation des conflits régionaux et de renforcement du rôle grandissant des Émirats dans la politique des puissances ou « des axes » au Moyen-Orient, attisant ainsi le niveau d'instabilité géopolitique de la région.

Mais à côté de son image d'influenceur sur ses voisins arabes et de modèle réussi qu'ils devraient suivre, Dubaï se veut un plus grand rôle à l'échelle mondiale loin de la politique régionale, laissée à Abu Dhabi, capitale des Émirats. Elle déploie tous ses efforts à la recherche d'une renommée internationale, pour forger une identité mondiale loin de l'image de la ville pétrolière, à travers l'investissement dans l'énergie renouvelable, la conquête de l'espace, l'aide humanitaire, et dernièrement le bonheur et la qualité de vie. Sachant que ces thématiques restent, pour la plupart du temps, des grands titres, des mots vagues et ne se matérialisent pas toujours dans des projets sérieux, mais suffisent pour acheter les « accessoires de bonne citoyenneté » et de « progressivité » sur la scène internationale, comme les appellent Steffen Hertog<sup>724</sup>.

Bien entendu, cette quête suit les grandes tendances mondiales de l'évolution de la substance mais aussi souvent de la narration des politiques d'urbanisme.<sup>725</sup> Bonheur, meilleure qualité de vie, durabilité, ville intelligente ou encore résiliente sont devenus tous des adjectifs et des objectifs de Dubaï dans les discours de son élite dirigeante, permettant de renforcer l'acceptabilité sociale de leurs projets urbains. Cependant, Dubaï est classée parmi les villes les moins durables du monde au niveau environnemental et des émissions de gaz à effet de serre.

Ainsi, si Dubaï cherche à affirmer certaines valeurs, ces dernières ne peuvent pas seulement se formaliser dans les discours, elles doivent aussi pouvoir se toucher, se respirer, se croquer et se vivre au quotidien<sup>726</sup>.

---

<sup>724</sup> Hertog, 2019.

<sup>725</sup> Douay, 2017, p. 44.

<sup>726</sup> Haëntjens, 2017, p. 18.

## **BIBLIOGRAPHIE**

## Ouvrages et Articles de Périodiques

- ABDULLA Abdul Khaleq. Dubai: the journey of an Arab city from localism to cosmopolitanism. *Al-Mustaqbal al-Arabi*, 2006, n°323, p. 1-28.
- ABED (AL) Ibrahim. The historical background and constitutional basis to the federation. *United Arab Emirates: a new perspective* / ed. Ibrahim Al ABED, Peter HELLYER. London: Trident Press, 2001, p. 121-144.
- ADHAM Khaled. Modes of urban diffusion: culture, politics and the impact of the recent urban developments in the Arabian Gulf cities on Cairo's vision 2050. *Under construction: Logics of urbanism in the Gulf region* / ed. by Steffen WIPPEL et al. New York: Routledge, 2018, p. 233-245.
- AKHAVAN Mina. Revisiting Dubai as a port city. *The new arab urban* / ed. by Harvey MOLOTCH, Davide PONZINI. New York: New York University Press, 2019, p. 175-193.
- AOUN Oula, TELLER Jacques. Planning urban megaprojects in the Gulf: The international consultancy firms in urban planning between global and contingent. *Frontiers of Architectural Research*, 2016, vol. 5, p. 254-264.
- ARAB Nadia. À quoi sert l'expérience des autres ? « Bonnes pratiques » et innovation dans l'aménagement urbain. *Espaces et sociétés*, 2007, vol.4, n°131, p. 33-47.
- ARRAULT Jean-Baptiste. L'émergence de la notion de ville mondiale dans la géographie française au début du XX<sup>e</sup> siècle. Contexte, enjeux et limites. *L'information géographique*, 2006, vol.70, n°4, p. 6-24.
- ARRAULT Jean-Baptiste. Géographie et mondialisation : les géographes français face à la crise des années 1930. *Annales de Géographie*, 2007, vol.116, n°657, p. 493-512.
- ASSAYAG Jackie. Les sciences sociales à l'épreuve de la mondialisation. Le cas de l'Inde et bien au-delà. *Cahiers internationaux de sociologie*, 2007, vol.2, n°123, p. 197-215.
- AUDIER Serge. *Néo-libéralisme(s) une archéologie intellectuelle*. Paris : Grasset, 2012. (coll. « Mondes vécus »).
- AZAM Jean-Paul. A theory of poverty aversion and civil society development. *Economics & Politics*, 2003, vol.15, n°1, p. 61-84.
- BALFOUR-PAUL Glen. *The end of empire in the Middle East. Britain's relinquishment of power in her last three Arab dependencies*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991, 304 p.
- BARBIER Clément. Des études urbaines comparatistes à une sociologie croisée des politiques urbaines. *Espaces et sociétés*, 2015, vol.4, n°163, p. 25-40.

- BARTHEL Pierre-Arnaud. Arab mega-projects: between the Dubai effect, global crisis, social mobilization and a sustainable shift. *Built Environment*, 2010, vol.36, n°2, p. 132-145.
- BARTHEL Pierre-Arnaud, PLANEL Sabine. Tanger-Med and Casa-Marina, prestige projects in Morocco: new capitalist frameworks and local context. *Built Environment*, 2010, vol.36, n°2, p. 176-191.
- BARTHEL Pierre-Arnaud, VIGNAL Leïla. Arab Mediterranean megaprojects after the spring: Business as usual or a new beginning? *Built Environment*, 2014, vol.40, n°1, p. 52-71.
- BARTHEL Pierre-Arnaud. Global waterfronts in the Maghreb: a mere replication of Dubai? *Under construction: Logics of urbanism in the Gulf region* / ed. by Steffen WIPPEL et al. New York: Routledge, 2018, p. 247-258.
- BAUMONT Catherine, HURIOT Jean-Marie. Processus d'agglomération et définition de la ville. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 1997, n°4, p. 515-524.
- BEAVERSTOCK Jonathan V., SMITH Richard G., TAYLOR Peter J. World city network: a new metageography? *Annals of the Association of American Geographers*, 2000, vol.90, n°1, p. 123-134.
- BECK Ulrich. *Qu'est-ce que le cosmopolitisme?* Paris : Aubier, 2006, 384 p.
- BENHAMOU Françoise. *Les dérèglements de l'exception culturelle*. Paris, Éditions Le Seuil, 2006, 348 p. (coll. « La couleur des idées »).
- BERQUE Augustin. *Les Raisons du paysage : de la Chine antique aux environnements de synthèse*. Paris : Hazan, 1995.
- BEZES Philippe. Le modèle de l'Etat-stratège : genèse d'une forme organisationnelle dans l'administration française. *Sociologie du travail*, 2005, n°47, p. 431-450.
- BLANC Maurice, CHADOIN Olivier. Éditorial. *Espaces et sociétés*, 2015, vol.4, n°163, p.7-23.
- BORNIER Jean. Regards croisés sur l'histoire du néo-libéralisme. *La vie des idées* [en ligne]. 2013.
- BOUINOT Jean. Les nouveaux comportements spatiaux des entreprises : confirmation en 2002 du tournant favorable esquissé en 2001 ? *Cybergeog : European Journal of Geography* [en ligne]. 2003.
- BOULANGER Philippe. Les défis géopolitiques d'une nouvelle puissance régionale : les Émirats arabes unis. *Revue Hérodote*, 2009, vol.2, n°133, p. 58-91.
- BOURDIN Alain. La classe créative existe-t-elle ? *La Revue Urbanisme* [en ligne]. 2005, n°344. Consulté le 30 août 2020.

- BOURDIN Alain. La ville se dit par évaluations. *Cahiers internationaux de sociologie*, 2010, vol.1, n°128-129, p. 117-134.
- BOURDIN Alain. *Métapolis revisitée*. Éditions de l'Aube, 2014, 169 p.
- BOURDIN Alain. La comparaison telle quelle s'écrit. *Espaces et sociétés*, 2015, vol.4, n°163, p. 153-160.
- BOURDIN Alain, IDT Joël. *L'urbanisme des modèles : références, benchmarking et bonnes pratiques*. Éditions de l'Aube, 2016, 192 p.
- BRAUDEL Fernand. *Civilisation, économie et capitalisme XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle. Les jeux de l'échange*. Paris : Armand Colin, 1979, 855 p.
- BRENNER Neil, THEODORE Nick. *Spaces of neoliberalism. Urban restructuring in North America and Western Europe*. Wiley-Blackwell, 2003, 312 p.
- BRENNER Neil. *New state spaces: urban governance and the rescaling of statehood*. Oxford: Oxford University Press, 2004, 351 p.
- BRETAGNOLLE Anne. La ville mondiale : une histoire de représentations. *Questions internationales*, 2013, n°60, p. 8-15.
- BROOKES Naomi J. Mankind and Mega-projects. *Frontiers of Engineering Management*, 2014, vol.1, n°3, p. 241-245.
- BROMBER Katrin, et al. The Arab(ian) Gulf: urban development in the making. *Under construction: Logics of urbanism in the Gulf region* / ed. by Steffen WIPPEL et al. New York: Routledge, 2018, p. 1-14.
- BRUNO Isabelle. La recherche scientifique au crible du benchmarking. Petite histoire d'une technologie de gouvernement. *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2008, vol.5, n°55-4bis, p. 28-45.
- BURKARD Eberlein. L'État régulateur en Europe. *Revue française de science politique*, 1999, vol.49, n°2, p. 205-230.
- BUSINO Giovanni. Les sciences sociales et les défis de la mondialisation. *Revue Européenne des Sciences Sociales*, 2006, Tome XLIV, n°134, p. 33-44.
- CASTEIGTS Michel. Réformer l'administration publique en France : histoire d'une réforme au-delà (ou en dehors) du NPM. *Reform von Staat und Verwaltung in Europa - Jenseits von New Public Management ? / Réforme de l'État et de l'administration en Europe - Au-delà de la Nouvelle Gestion Publique ?* éd. par Beck J. et F. Larrat. Dike Verlag et Nomos [en ligne]. 2011, p. 159-172.

- CASTEIGTS Michel. Autonomies locales versus contrôle social : les ambivalences de la territorialisation de l'action publique. *Gouvernementalité et gestion du changement* / dir. A. SEDJARI. Paris-Rabat : L'Harmattan, 2015, p. 305-319.
- CASTELLS Manuel. *La question urbaine*. Paris: François Maspero, 1972, 455 p.
- CHANTELOT Sébastien. La thèse de la classe créative : entre limites et développements. *Géographie Économie Société*, 2009, vol.11 n°4, p. 315-334.
- CHAUDHRY Abdul Ghaffar. Evolution of the transportation system in Dubai. *Network Industries Quarterly*, 2012, vol.14, n°1, p. 7-11.
- CHAUMONT Jean-Michel, MARQUET Jacques. Entre régulations globales et exigence réflexive. *Recherches sociologiques*, 2000, vol.31, n°1, p. 17-26.
- CHOAY Françoise. Le règne de l'urbain et la mort de la ville. *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993* / éd. Jean DETHIER, Alain GUIHEUX. Paris : Editions du Centre Pompidou, 1994, 467 p.
- CHYE KIANG Heng, SU-JAN Yeo. *Singapore Chronicles: Urban Planning*. Singapore: Straits Times Press and Institute of Policy Studies, 2017, 111 p.
- COCHRANE Allan. *Understanding urban policy: a critical approach*. Oxford: Blackwell Publishing, 2007, 178 p.
- CURIEN Rémi. La planification des villes chinoises - Environnementaliser une machine hyperfonctionnaliste ? *Perspectives chinoises*, 2014, n°3, p. 27-35.
- CUSSET François. Questions pour un retour de Dubaï. *Le stade Dubaï du Capitalisme*. Paris : Les Prairies Ordinaires, 2007, p. 49-87.
- DAHL Robert. *Qui gouverne ?* trad. Fr. Armand Colin, 1971.
- DARCHEN Sébastien, TREMBLAY Diane-Gabrielle. La thèse de la classe créative : son incidence sur l'analyse des facteurs d'attraction et de la compétitivité urbaine. *Revue Interventions Économiques*, 2008, vol.37, p. 57-74.
- DAVIDSON Christopher M. *Dubai: The Vulnerability of Success*. New York: Columbia University Press, 2008, 392 p.
- DAVIS Mike. *Planet of slums*. London, New York: Verso, 2006, 228 p.
- DAVIS Mike. *Le stade Dubaï du capitalisme*. Paris : Les prairies ordinaires, 2007.
- DECOSTER Elisabeth, MATTEACCIOLI Andrée, TABARIÉS Muriel. Les étapes d'une dynamique de territorialisation : le pôle optique en Île-de-France. *Géographie, Économie, Société*, 2006, vol.6, n°4, p. 383-413.

- DE KONINCK Rodolphe. Singapour : le modelage d'une cité-État. *Monde chinois*, 2012, vol.30, n°2, p. 47-58.
- DE VERDALLE Laure, et al. S'inscrire dans une démarche comparative. Enjeux et controverses. *Terrains & travaux*, 2012, vol.2, n°21, p.5-21.
- DEZALAY Yves, GARTH Bryant. Le Washington Consensus : contribution à une sociologie de l'hégémonie du néolibéralisme. *Actes de la recherche en sciences sociales*, 1998, n°121-122, p. 2-23.
- DHOQUOIS Guy. Socialisme ou capitalisme d'État. *L'Homme et la Société*, 1971, n°21, p. 211-218.
- DIAZ ORUETA Fernando, FAINSTEIN Susan. The new mega-projects: genesis and impacts. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2008, vol.32, n°4, p. 759-767.
- DICK Howard W., RIMMER Peter J. Beyond the Third World City: The New Urban Geography of Southeast Asia. *Urban Studies*, 1998, vol.35, n°12, p. 2303-2321.
- DIGAETANO Alan, STORM Elizabeth. Comparative urban governance. An integrated approach. *Urban Affairs Review*, 2003, vol.38, n°3, p. 356-395.
- DONZELOT Jacques, ESTÈBE Philippe. *L'Etat animateur, essai sur la politique de la ville*. Éditions Esprit, 1994, 238 p. (coll. « Ville et société »).
- DOUAY Nicolas. Hong Kong, cap sur la smart city. *La Revue Urbanisme*, 2017, n°404, p. 43-44.
- Dubai Municipality. *Comprehensive development plan for Dubai Emirate Summary Report*. Dubai, 1988.
- Dubai Municipality. *Structure plan for the Dubai urban area 1993-2012*. Dubai, 1995.
- Dubai Municipality. *Dubai 2020 urban master plan. A smart approach to sustainable and competent urban planning for 2020*. Dubai, 2012, 224 p.
- DUMONT Marc. La banalisation d'un modèle urbain. *Questions internationales*, 2013, n°60, p. 20-29.
- DURKHEIM Émile. *Les règles de la méthode sociologique*. Paris : PUF, [1895], 1986.
- ELIAS Norbert. *Qu'est-ce que la sociologie ?* trad. de l'all. par Yasmin Hoffman, Aix-en-Provence, Pandora, 1981, La Tour-d'Aigues, L'Aube, 1991.
- ELSHESHTAWY Yasser. Real estate speculation and transnational development in Dubai. *The new arab urban* / ed. by Harvey MOLOTCH, Davide PONZINI. New York: New York University Press, 2019, p. 235-255.



- FAINSTEIN Susan. Mega-projects in New York, London and Amsterdam. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2008, vol.32, n°4, p. 768-785.
- FAINSTEIN Susan. Spatial justice and planning. *Justice Spatiale / Spatial Justice* [en ligne]. 2009, n°1.
- FAINSTEIN Susan. *The just city*. Cornell University Press, 2010, 224 p.
- FERRANDÉRY Jean Luc. *Le point sur la mondialisation*. Paris : PUF, 1996, 162 p.
- FIGONI Caroline. Le modèle singapourien : ambitions et contradictions d'une économie. *Monde chinois*, 2012, vol.30, n°2, p. 59-64.
- FLORIDA Richard. *The rise of the creative class*. New York: Basic Books, 2002, 434 p.
- FLORIDA Richard. *Cities and the creative class*. New York: Routledge, 2005, 208 p.
- FOUCAULT Michel. *Naissance de la biopolitique. Cours au Collège de France (1978-1979)*. Paris : Gallimard-Seuil, 2004, 368 p.
- FRÉCON Eric. Un objet de recherche mésestimé ? Singapour : une transition politique à retardement. *Monde chinois*, 2012, vol.30, n°2, p. 19-28.
- FRIEDMAN Jonathan. Globalization, dis-integration, re-organization: the transformations of violence. *The anthropology of development and globalization* / ed. Marc EDELMAN, Angelique HAUGERUD. Blackwell, 2005, p. 160-168.
- FRIEDMANN John, WOLFF Goetz. World city formation: an agenda for research and action. *International Journal of Urban and Regional Research*, 1982, vol.6, n°3, p. 309-344.
- GABRIEL Erhard F. *The Dubai handbook*. Ahrensburg: Institute for Applied Economic Geography, 1987, 242 p.
- GEOFFRAY Marie-Laure, LE RENARD Amélie, LAPLANCHE-SERVIGNE Soline. Comparer à posteriori : retour sur expérience collective de recherche. *Terrains & Travaux*, 2012, vol.2, n°21, p. 165-180.
- GHAUTIER Bernard, LAPOINTE Alain, LAURIN Frédéric. Les économies d'agglomération et la croissance des régions dans l'union européenne. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2003, n°2, p. 209-234.
- GHAZALI Aidit bin Haji. Consumer credit from the Islamic viewpoint. *Journal of Consumer Policy*, 1994, vol.17, n°4, p. 443-457.
- GHORRA-GOBIN Cynthia. Une ville mondiale est-elle forcément une ville globale ? Un questionnement de la géographie française. *L'information géographique*, 2007, vol.71, n°2, p. 32-42.

- GHORRA-GOBIN Cynthia. À l'heure de la deuxième mondialisation, une ville mondiale est-elle forcément une ville globale ? *Confins* [en ligne]. 2009, n°5.
- GIBSON Timothy A., LOWES Mark D. *Urban communication: production, text, context*. Rowman & Littlefield Publishers, 2007, 224 p.
- GIDDENS Anthony. *Les conséquences de la modernité*. Paris : L'Harmattan, 1994, 192 p.
- GINER Salvador, MORENO Luis, MORENO Fernandez M. *Sociology in Spain*. Madrid: CSIC, 1990, 401 p.
- INGRAS Yves. Du mauvais usage de faux indicateurs. *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2008, vol.5, n°55-4bis, p. 67-79.
- GRAFMEYER Yves, AUTHIER Jean-Yves. *Sociologie urbaine*. 4<sup>ème</sup> éd. Armand Colin, 2015, 128 p.
- GREFFE Xavier. *Création et diversité au miroir des industries culturelles: actes des journées d'économie de la culture*. Paris: Éditions La Documentation Française, 2006, 464 p.
- GRONDEAU Alexandre, LEBEAU Boris. Las Vegas, de la capitale du jeu au paradis fiscal. *La Revue Urbanisme*, 2017, n°404, p. 45-48.
- GUÉRANGER David. La monographie n'est pas une comparaison comme les autres. Les études de l'intercommunalité e leur territoire. *Terrains & travaux*, 2012, vol.2, n°21, p. 23-36.
- HAËNTJENS Jean. Modèles urbains et renouvellement des pensées politiques. *La Revue Urbanisme*, 2017, n°404, p. 17-18.
- HAËNTJENS Jean. Villes modèles versus villes laboratoires. *La Revue Urbanisme*, 2017, n°404, p. 19.
- HALL Peter. *The world cities*. New York: McGraw-Hill, 1966, 271 p.
- HAMZA Kamal. Dubai: The pearl of the coast. Beirut: *Al Massaref Magazine*, 1968.
- HANNIGAN John. Analyser les villes et le changement dans une ère de mondialisation : deux points de vue divergents. Trad. par Isabelle Malo. Villes contemporaines et recompositions sociopolitiques / éd. par Louis GUAY, Pierre HAMEL. *Sociologie et Sociétés*, 2013, vol.45, n°3, p. 45-62.
- HARVEY David. *The condition of postmodernity*. Oxford: Blackwell, 1989, 388 p.
- HARVEY David. *A brief history of neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press, 2005, 247 p.
- HASSENTEUFEL Patrick. De la comparaison internationale à la comparaison transnationale. Les déplacements de la construction d'objets comparatifs en matière de politiques publiques. *Revue française de science politique*, 2005, vol.55, n°1, p. 113-132.

- HEALEY Pasty. Diffusion of the new town idea in the developing world. *Learning from other countries: the cross-national dimension in urban policy-making* / ed. by Ian MASSER, Bernadette WILLIAMS, Richard WILLIAMS. Norwich: Geo Books, 1986, p. 125-137.
- HEALEY Pasty. *Collaborative planning: shaping places in fragmented societies*. London: Macmillan, 1997.
- HEARD-BEY Frauke. *From trucional states to United Arab Emirates: A society in transition*. London, New York: Longman, 1982, 522 p.
- HEARD-BEY Frauke. UAE: statehood and nation-building in a traditional society. *Middle East Journal*, 2005, vol.59, n°3.
- HELD David, MCGREW Anthony. The great globalization debate: an introduction. *The global transformations reader: an introduction to the globalization debate* / ed. David HELD, Anthony MCGREW. Cambridge: Polity Press, 2000, p. 1-50.
- HELD David, MCGREW Anthony. *Globalization/anti-globalization: beyond the great divide*. 2<sup>nd</sup> edition. Cambridge: Polity Press, 2007, 304 p.
- HERTOG Steffen. A quest for significance. *The new arab urban* / ed. by Harvey MOLOTCH, Davide PONZINI. New York: New York University Press, 2019, p. 276-299.
- HOURLANI Albert. *The emergence of the modern Middle East*. London: Macmillan, 1981, 243 p.
- HUAT Chua Beng. Singapore as model: planning innovations, knowledge experts. *Worlding cities: Asian experiments and the art of being global* / ed. by Ananya ROY, Aihwa ONG. Malden: Wiley-Blackwell, 2011, p. 29-54.
- JESSOP Bob. Liberalism, neoliberalism and urban governance: a state-theoretical perspective. *Antipode*, 2002, vol.34, n°3, p. 452-472.
- JOUE Bernard, LEFEVRE Christian. De la gouvernance urbaine au gouvernement des villes. Permanence ou recomposition des cadres de l'action publique en Europe. *Revue française de science politique*, 1999, vol.49, n°6, p. 835-854.
- JOUE Bernard, LEFÈVRE Christian. *Métropoles ingouvernables : Les villes européennes entre globalisation et décentralisation*. Elsevier, 2002, 405 p.
- JOUE Bernard. La gouvernance urbaine : vers l'émergence d'un nouvel instrument des politiques ? *Revue Internationale des Sciences Sociales*, 2007, vol.3, n°193-194, p. 387-402.
- KANNA Ahmed. *Dubai, the city as corporation*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2011, 296 p.
- KANTOR Paul, SAVITCH Hank V. How to study comparative urban development politics: a research note. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2005, vol.29, n°1, p. 135-151.

- KATODRYTIS Georges. Metropolitan Dubai and the rise of architectural fantasy. *Bidoun*, 2005, n°4.
- KAZEROUNI Alexandre. *Le miroir des Cheikhs*. Paris : PUF, 2017, 276 p.
- KEARNS Gerard, PHILO Chris. *Selling places: the city as cultural capital, past and present*. Oxford : Pergamon Press, 1993, 316 p.
- KELLY Philip. The politics of urban-rural relations: land use conversion in the Philippines. *Environment and Urbanization*, 1998, vol.10, n°1, p. 35-54.
- KENNEDY Loraine. The politics and changing paradigm of megaproject development in metropolitan cities. *Habitat International*, 2015, vol.45, p. 163-168.
- KING Geoffrey R. The coming of islam and the Islamic period in the UAE. *United Arab Emirates: a new perspective* / ed. Ibrahim Al ABED, Peter HELLYER. London: Trident Press, 2001, p. 70-97.
- La fièvre de l'évaluation. Présentation. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2008, vol.5, n° 55-4bis, p. 5-6.
- LABORIER Pascale. La gouvernementalité. *Michel Foucault. Un héritage critique* / éd. par Jean-François BERT et Jérôme LAMY. Editions du CNRS [en ligne]. 2014, p. 169-181.
- LAÏDI Zaki. L'État mondialisé. *Esprit*, 2002, 22 p.
- LAM Soi Hoi, TRINH Dinh Toan. Land transport policy and public transport in Singapore. *Transportation*, 2006, vol.33, p. 171-188.
- LATOUCHE Serge. *Faut-il refuser le développement ?* Paris : PUF, 1986. (coll. « Économie et liberté »).
- LATOUCHE Serge. *L'occidentalisation du monde. Essai sur la signification, la portée et les limites de l'uniformisation planétaire*. Paris : La Découverte, 1989. (coll. « Agalma »).
- LAZZARATO Maurizio. Naissance de la biopolitique, à la lumière de la crise. *Raisons Politiques*, 2013, vol.4, n°52, p. 51-61.
- LEDROUT Raymond. *Les images de la ville*. Paris : Anthropos, 1973, 390 p.
- LEFEBVRE Henri. *Le droit à la ville*. 3<sup>ème</sup> ed. Paris : Economica, 2009, 136 p.
- LE GALÈS Patrick, LORRAIN Dominique. Gouverner les très grandes métropoles ? *Revue française d'administration publique*, 2003, vol.3, n°107, p. 305-317.
- LE GALÈS Patrick. La spécificité des villes européennes. Propos recueillis par Jean HAËNTJENS et Antoine LOUBIÈRE. *La Revue Urbanisme*, 2017, n°404, p. 22.

- LEES Loretta. The ambivalence of diversity and the politics of urban renaissance: the case of growth in Downtown Portland, Maine. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2003, vol.27, n°3, p. 613-634.
- Lettre économique d’Egypte*, Février 2017, n°69, 8 p.
- LÉVY Jacques. La mondialisation : un événement géographique. *L’information géographique*, 2007, vol.71, n°2, p. 6-31.
- LIETO Laura. Planning for the hybrid gulf city. *The new arab urban* / ed. by Harvey MOLOTCH, Davide PONZINI. New York: New York University Press, 2019, p. 130-146.
- LOGAN John R., MOLOTCH Harvey L. *Urban fortunes: the political economy of place*. Berkeley: University of California Press, 1987, 383 p.
- LORIMER John G. *Gazetteer of the Persian Gulf, Oman, and Central Arabia*. London: Gregg International Publishers, 1970.
- LORRAIN Dominique. La montée en puissance des villes. *Économie et Humanisme*, 1989, n°305, p. 20-26.
- LORRAIN Dominique. Gouverner Shanghai : une modernisation publique. *Métropoles XXL en pays émergents* / éd. par Dominique LORRAIN. Paris : Presses de Sciences Po., 2011, p. 53-138.
- LOUBIÈRE Antoine. Éditorial dossier des laboratoires aux modèles. *La Revue Urbanisme*, 2017, n°404, p. 15.
- LYNCH Kevin. *L’image de la cité*. Paris : Bordas, 1976.
- MAKTOUM (AL) Mohammed bin Rachid. *Flashes of Wisdom*. Motivate Publishing, 2015, 192 p.
- MANNING CHILD Charles. *Physiological foundations of behavior*. New York: H. Holt and Company, 1924.
- MARGIER Antonin. Les apports de la comparaison internationale à la démarche de recherche en études urbaines. *Espaces et Sociétés*, 2015, vol.4, n°163, p. 57-71.
- MATHEWS John A., TAN Hao. Progress toward a circular economy in China. *Journal of Industrial Ecology*, 2011, vol.15, n°3, p. 435-457.
- MATTELART Armand. *Diversité culturelle et mondialisation*. Paris: La Découverte, 2009, 128 p. (coll. « Repères »).
- MAYO Anthony J. et al. Sheikh Mohammed and the making of Dubai, Inc. *Harvard Business School*, 2010, 31 p.

- MCCANN Eugene, WARD Kevin. *Mobile urbanism: cities and policymaking in the global age*. Minneapolis, London: University of Minnesota Press, 2011, 256 p.
- MCFARLANE Colin. The comparative city: knowledge, learning, urbanism. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol.34, n°4, p. 725-742.
- MCKENZIE Roderick. The concept of dominance and world organization. *American Journal of Sociology*, 1927, vol.33, n°1, p. 28-42.
- MERINDOL Jean-Yves. Comment l'évaluation est arrivée dans les universités françaises. *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2008, vol.5, n°55-4bis, p. 7-27.
- MERLIN Pierre, CHOAY Françoise. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. 7<sup>ème</sup> ed. Paris: PUF, 2015, 880 p.
- MERRIEN François-Xavier. La nouvelle gestion publique : un concept mythique. *Lien social et politiques*, 1999, n.41, p. 95-103.
- METZGER Jean Luc, PIERRE Philippe. En quoi le concept d'élite peut-il aider à analyser le processus de mondialisation ? *Recherches sociologiques*, 2003, vol.34, n°1, p. 95-115.
- MOLOTCH Harvey, PONZINI Davide. *The new arab urban*. New York : New York University Press, 2019, 339 p.
- MOLOTCH Harvey, PONZINI Davide. Learning from Gulf cities. *The new arab urban* / ed. by Harvey MOLOTCH, Davide PONZINI. New York: New York University Press, 2019, p. 1-31.
- MORANGE Marianne, FOL Sylvie. Ville, néolibéralisation et justice. *Justice Spatiale / Spatial Justice* [en ligne]. 2014, n°6.
- MORICONI-EBRARD François. *L'urbanisation du monde depuis 1950*. Paris : Éditions Anthropos, 1993, 372 p. (coll. « Villes »).
- MORICONI-EBRARD François. Ville mondiale. *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés* / éd. Jacques LEVY, Michel LUSSAULT. Paris : Belin, 2003.
- MOSER Sarah. Two days to shape the future. *The new arab urban* / ed. by Harvey MOLOTCH, Davide PONZINI. New York: New York University Press, 2019, p. 213-232.
- MURAKAMI Akinobu et al. Trends in urbanization and patterns of land use in the Asian mega cities Jakarta, Bangkok, and Metro Manila. *Landscape and Urban Planning*, 2005, vol.70, p. 251-259.
- NYROP Richard F et al. *Area handbook for the Persian Gulf States*. Washington: American University, 1977.

- OLDS Kris et al. *Globalisation and the Asia-Pacific: contested territories*. London: Routledge, 1999, 310 p.
- OLDS Kris. *Globalization and urban change: capital, culture, and Pacific Rim mega-projects*. Oxford: Oxford University Press, 2001, 311 p.
- ONLEY James. Britain's Informal Empire in the Gulf, 1820-1971. *Journal of Social Affairs*, 2005, vol.22, n°87, p. 29-43.
- ONLEY James. *The Arabian frontier of the British Raj: merchants, rulers, and the British in the nineteenth century Gulf*. Oxford, New York: Oxford University Press, 2007.
- OTAIBA (AL) Mana Saeed. *Petroleum and the economy of the United Arab Emirates*. London: Croom Helm, 1977.
- OWEN Roger. *Cities of the Persian Gulf: past, present and future*. Lecture delivered at the University of Nicosia, Nicosia, Cyprus. 14 October 2008.
- PACIONE Michael. City Profile Dubai. *Cities*, 2005, vol.22, n°3, p. 255-265.
- PAGÈS-EL KAROUI Delphine. Cosmopolitisme et ségrégation à Dubaï. *La Revue Urbanisme*, 2018, n°409, p. 64-67.
- PECK Jamie. Neoliberalizing states: thin policies/hard outcomes. *Progress in Human Geography*, 2001, vol.35, n°3, p. 445-455.
- PECK Malcom C. *The United Arab Emirates: a venture in unity*. Boulder: Westview Press, 1986.
- PELLÉ Sophie. *Amartya Sen: the idea of justice*. *Æconomia* [En ligne]. 2011, vol.1, n°1, p. 143-145. Consulté le 16 août 2019.
- PEREIRA Alexius A. The Suzhou Industrial Park Experiment: The Case of China-Singapore Governmental Collaboration. *Journal of Contemporary China*, 2004, vol.13, n°38, p. 173-193.
- PEYROUX Elisabeth, SANJUAN Thierry. Stratégies de villes et modèles urbains : approche économique et géopolitique des relations entre villes. *EchoGéo* [en ligne], 2016, n°36. Consulté le 24 avril 2019.
- PINSON Daniel. Ville, architecture et modernité. *Mujtamâa wa Umran* [en ligne]. 1998, p. 33-46.
- PINSON Gilles. Eugene McCann and Kevin Ward 2011 (eds), Mobile urbanism. Cities and policymaking in the global age. *Métropoles* [en ligne]. 2014, n°14. Consulté le 18 janvier 2020.

- PLEYERS Geoffrey. Sociologie de la mondialisation. *Recherches sociologiques et anthropologiques*, 2012, hors-série, p. 105-123.
- Politecnico di Milano, Department of Architecture and Planning. *From Dubai urban development framework to Dubai 2020 urban master plan: The vision benchmarks revision process*. 2010, 103 p.
- PONZINI Davide. Branded megaprojects and fading urban structure in contemporary cities. Urban megaprojects: a worldwide view / ed. Gerardo DEL CERRO SANTAMARIA. *Research in Urban Sociology*, 2013, vol.13, p. 107-129.
- PONZINI Davide, NASTASI Michele. *Starchitecture. Scenes, actors and spectacles in contemporary cities*. The Monacelli Press, 2016, 216 p.
- PONZINI Davide. Mobilities of urban spectacle. *The new arab urban* / ed. by Harvey MOLOTCH, Davide PONZINI. New York: New York University Press, 2019, p. 79-96.
- PRED Allan. *Urban growth and the circulation of information: the United States system of cities, 1790-1840*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1973, 348 p.
- Questions internationales*, Mars-avril 2013, n° 60.
- RAMOS Stephen. *The blueprint: a history of Dubai's spatial development through oil discovery*. Working paper. The Dubai Initiative, Harvard Kennedy School, 2009, 22 p.
- RAWLS John. *Théorie de la Justice*. Trad. Fr. Paris : Le Seuil, 1989.
- REISZ Todd. As a matter of fact, the legend of Dubai. *Log Journal*, 2008, n°13-14, p. 127-137.
- REISZ Todd. Future flyovers: Dubai in 1971. *Archit Design*, 2015, vol.85, n°1, p. 100-105.
- REMY Jean. La transaction, une manière de faire de la sociologie. Entretien avec Jean FOUCART. *Pensée plurielle*, 2013, vol.2, n°33-34, p. 35-51.
- ROBERTSON Roland. *Globalization: social theory and global culture*. London: Sage Publications, 1992, 224 p.
- ROBIC Marie Claude. La ville, objet ou problème ? La géographie urbaine en France (1890-1960). *Sociétés Contemporaines*, 2003, vol. 49-50, n°1, p. 107-138.
- SASSEN Saskia. *The mobility of labor and capital: a study in international investment and labor flow*. Cambridge: Cambridge University Press, 1988, 224 p.
- SASSEN Saskia. *The global city: New York, London, Tokyo*. 2<sup>nd</sup> ed. Princeton University Press, 2001, 480 p.
- SASSEN Saskia. The global city: introducing a concept. *The Brown Journal of World Affairs*, 2005, vol.11, n°2, p. 27-43.



- SASSEN Saskia. *La globalisation. Une sociologie*. Paris : Gallimard, 2009, 348 p. (coll. « Essais »).
- SASSEN Saskia. *Cities in a world economy*. 4<sup>th</sup> ed. Sage Publications, 2012, 424 p.
- SAVITCH Hank V., KANTOR Paul. *Cities in the international marketplace: The political economy of urban development in North America and Western Europe*. New Jersey: Princeton University Press, 2004, 552 p.
- SAYEGH (AL) Fatma. Merchants' role in a changing society: The case of Dubai, 1900-90. *Middle Eastern Studies*, 1998, vol.34, n°1, p. 87-102.
- SCOTT Allen J., SOJA Edward W. *The city. Los Angeles and urban theory at the end of the twentieth century*. 1<sup>st</sup> ed. Berkeley: University of California Press, 1997, 483 p.
- SCOTT Allen J. *Les régions et l'économie mondiale*. Paris, L'Harmattan, 2001, 187 p.
- SELCHOW Sabine. Language and global politics : de-naturalising the global. *Global Civil Society 2007/8: Communicative Power and Democracy* / ed. Martin ALBROW et al. London: Sage Publications, 2008, p. 224-243.
- SELLERS Jeffery. Re-placing the nation. An agenda for comparative urban politics. *Urban Affairs Review*, vol.40, n°4, p. 419-445.
- SEMMOUD Bouziane. *Introduction à la géographie des grandes villes*. Paris : Éditions du Temps, 2001, 255 p.
- SEN Amartya. *The Idea of Justice*. London: Allen Lane & Penguin Books, 2009, 496 p.  
Traduction française de Paul Chemla avec la collaboration d'Éloi Laurent, *L'idée de Justice*, Paris : Flammarion, 2009, 558 p.
- SHORT John R. *Urban Theory: A Critical Assessment*. New York: Palgrave Macmillan, 2006, 272 p.
- SIMON Patrick. Benchmarking: l'utilisation du chiffre dans la gestion de l'Etat. Entretien avec Emmanuel DIDIER. *Mouvements*, 2010, vol.3, n°63, p. 155-161.
- SIMS David. *Understanding Cairo: the logic of a city out of control*. New York: The American University in Cairo Press, 2010.
- SINNO Maïa. The Gulf's takeover of Cairo's real estate megaprojects. *Égypte/Monde arabe*, Troisième série, 2017, vol.16, p. 125-141.
- SINNO Maïa. Le modèle urbain du Golfe au Caire. *La Revue Urbanisme*, 2018, n°409, p. 41-43.
- SMETS Marcel. Le potentiel d'un urbanisme international. *Revue Internationale d'Urbanisme* [en ligne]. 2015, n°1.
- SMITH Michael P. *The city and social theory*. New York: St. Martin's Press, 1979, 315 p.

- SÖDERSTRÖM Ola, PAQUOT Thierry. Éditorial dossier modèles urbains. *La Revue Urbanisme*, 2012, n°383, p. 41.
- SOJA Edward W. *The city and spatial justice*. Trad. Fr. Sophie Didier, Frédéric Dufaux. *Justice Spatiale / Spatial Justice* [en ligne]. 2009, n°1.
- STÉBÉ Jean-Marc, MARCHAL Hervé. *La sociologie urbaine*. Paris : PUF, 2010, 127 p. (coll. « Que sais-je ? »).
- SUR Serge. Mondialisation et villes mondiales. *Questions internationales*, 2013, n°60, p. 4-7.
- TAJBAKHS Kian. *The promise of the city: space, identity and politics in contemporary social thought*. Berkeley: University of California Press, 2001.
- TAN Puay Yok, WANG James, SIA Angelia. Perspectives on five decades of the urban greening of Singapore. *Cities*, 2013, vol.32, p. 24-32.
- TARBUSH Nada. Cairo 2050: urban dream or modernist delusion? *Journal of International Affairs*, 2012, vol.65, n°2, p. 171-186.
- TARRIUS Alain. *La Remontée des Sud*. Éditions de l'Aube, 2007.
- THOMPSON Grahame. Situer la mondialisation. *Revue internationale des sciences sociales*, 1999, n°160, p. 159-173.
- TOUSSAINT Jean-Yves, ZIMMERMANN Monique. *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*. Lausanne : PPUR, 2001, 292 p.
- TRENCH Richard. *Arab Gulf Cities*. Cambridge : Cambridge University Press, 1994.
- VELEGRINIS Steven, KATODRYTIS Georges. Drawing on sand: cities in the making. *Archit Design*, 2015, n°85, p. 72-79.
- VEYNE Paul. *L'inventaire des différences*. Paris : Éditions du Seuil, 1976, 62 p.
- VIGOUR Cécile. *La comparaison dans les sciences sociales. Pratiques et méthodes*. Paris : La découverte, 2005, 336 p.
- VIVANT Elsa. *Qu'est-ce que la ville créative ?* Paris : PUF, 2009, 92 p.
- WALLERSTEIN Immanuel. *The modern world-system, vol.2: Mercantilism and the consolidation of the European world-economy, 1600-1750*. New York, 1980.
- WILSON Graeme. *Rashid's legacy: The genesis of the Maktoum family and the history of Dubai*. Dubai: Media Prima, 2006.
- WIPPEL Steffen, BROMBER Katrin, Krawietz Brigit. *Under construction : logics of urbanism in the Gulf region*. New York : Routledge, 2018, 336 p.

YATES Douglas. *The Ungovernable City: the Politics of Urban Problems and Policy Making*. The MIT Press, 1977.

## Thèses

CURIEN Rémi. *Services essentiels en réseaux et fabrique urbaine en Chine : la quête d'une environnementalisation dans le cadre d'un développement accéléré. Enquêtes à Shanghai, Suzhou et Tianjin*. 452 p. Thèse : Aménagement et urbanisme : Université Paris-Est : 2014.

DEGHAN KAMARAGI Gholamreza. *Les systèmes de ventilation et refroidissement dans l'architecture traditionnelle du golfe persique, histoire des dispositifs, modélisation, évaluation des performances*. Thèse : Architecture : Université Paris-Est : 2014.

HADDAD Rachel. *The role of privately owned public spaces in reshaping the Emirati women lifestyle in Dubai: working around cultural and religious barriers*. Thèse en cours de préparation : Aménagement et urbanisme : Université Paris-Est.

MATHEW Nisha. *Understanding Space, Politics and History in the Making of Dubai, a Global City*. 240 p. Thesis: History: University of the Witwatersrand, Johannesburg: 2014.

## Conférences

BOURDIN Alain. *Etre métropole dans un monde incertain*. Colloque International Popsu. Paris, 14-15 septembre 2017.

HALL Peter. *World cities, mega-cities and global mega-city-regions*. GaWC lecture, Loughborough University, 5 January 2004.

NASSAR Ahmed et al. *Quantifying urban growth in Dubai emirate: A geoinformatics approach*. GIS Research UK 20<sup>th</sup> Annual Conference, Lancaster University, 2012.

PONZINI Davide. *The transnational circulation of master plans and urban megaprojects: shortcomings and challenges for local planners and designers*. RC21 International Conference: The Ideal City: between myth and reality. Representations, policies, contradictions and challenges for tomorrow's urban life. Urbino, Italy, 27-29 August 2015.

YUEN Belinda. *Guiding spatial changes: Singapore urban planning*. Fourth Urban Research Symposium: Urban Land Use and Land Markets. The World Bank, Washington, DC, 14-16 May 2007.

## Rapports

*A question of talent: how human capital will determine the next global leaders. 2019 global cities report.* A.T. Kearney, 2019, 16 p.

*Emaar the pride of our nation. Annual report 2018.* Emaar, [en ligne], 2018, 129 p.

*Global power cities index. Yearbook 2018.* Tokyo: The Mori Memorial Foundation, Institute for Urban strategies, 2018, 369 p.

*The 2008 global cities index.* Foreign Policy, 2008.

*The belt and road initiative in the global trade, investment and finance landscape. OECD business and finance outlook 2018.* Paris: OECD Publishing, [en ligne], 2018, 46 p.

*The global financial centres index 25.* Long Finance, Financial Centre Futures, 2019, 58 p.

*The leading maritime capitals of the world 2019.* Menon Economics, DNV GL Publication, 2019, 25 p.

## Articles de Presse

BARTHE Benjamin. Dubaïland, vertigineuse folie d'un magicien de l'immobilier. *Le Monde*, [en ligne], 7 août 2017.

BARTHE Benjamin. À Dubaï, les tours rivalisent de hauteur. *Le Monde*, [en ligne], 7 août 2017.

CARYL Christian. Africa's Singapore dream. Why Rwanda's president styles himself as the heir to Lee Kuan Yew. *Foreign Policy*, [en ligne], 2 avril 2015.

DUPLAN Maxime, WITHERSPOON Jane. À Dubaï, le plus grand hub humanitaire du monde tourne à plein régime. *Euronews*, [en ligne], 14 avril 2020.

ELLIS Dominic. Meteoric rise of Dubai drydocks. *Lloyd's List*, 14 juin 2007.

Emaar Morocco completes Tinja sales centre; to unveil Aldea apartments shortly. *Albawaba*, [en ligne], 22 juin 2008.

FITZGERALD John. The Middle East's new mission; with oil resources dwindling, countries from the UAE to Oman are investing big-time in tourism. *The Globe and Mail*, 11 juin 2005.

FYFE Ann. Obituary: Sheikh Rashid bin Said al-Maktoum. *The Independent*, 9 octobre 1990.

HOPE Bradley. Al Maabar turns Rabat's waste dump into prime property. *The National*, [en ligne], 14 décembre 2009.

JACOBSON Philip. Profile on Sheikh Mohammed Al Maktoum *The Sunday Times*, 21 juillet 1985.

MOODY Andrew. The universe up for sale? *The Observer*, 15 juin 2008.

RAHMAN Saifur. Emaar signs three deals worth \$5.4b in Morocco. *Gulf News*, [en ligne], 30 mars 2006.

ROY Sudip. Dubai World's Istithmar: the new kid on the block. *Euromoney*, avril 2007.

SABIB Bouchra. Sama Dubaï quitte la marina de Casablanca. *L'Economiste*, [en ligne], n°3670, 5 décembre 2011.

Sheikh Mohammed announces \$3.4bn investment in Dubai via China's belt and road initiative. *The National*, [en ligne], 29 avril 2019.

UNDERHILL William, PATEL Vibhuti. The wings of Dubai Inc. *Newsweek*, 17 avril 2006.

WALLIS William. Big business: intense rivalry among the lieu-tenants. *Financial Times*, 12 juillet 2005.

## Sites Web

Site web de *Dubai Airports* : <https://www.dubaiairports.ae/home-page>

Site web du *Dubai Financial Market*: <https://www.dfm.ae/>

Site web du *Dubai Statistics Center* : <https://www.dsc.gov.ae/en-us/Pages/default.aspx>

Site web de *Emaar* : <https://properties.emaar.com/en/>

Site web de *Emaar Maroc*: <https://www.emaarmorocco.com/en/>

Site web de *Emirates Airlines*: <https://www.emirates.com/ae/english/>

Site web de la *International Humanitarian City*: <https://www.ihc.ae/>

Site web de la *Investment Corporation of Dubai*: <https://www.icd.gov.ae/>

Site web de la *Jebel Ali Free Zone Authority* : <http://jafza.ae/>

Site web du *Journal Officiel de Dubai* : <https://dlp.dubai.gov.ae/ar/Pages/Default.aspx>

Site web du *Mohammed Bin Rashid Space Centre*: <https://www.mbrsc.ae/>

Site web du projet de *Up Town Cairo de Emaar*: <https://www.uptowncairo-egypt.com/en/>

## **ANNEXES**

## Annexe 1 : Les souverains de Dubaï

Souverains	Tenure
Cheikh Maktoum bin Butti	1833 – 1852
Cheikh Saïd bin Butti	1852 – 1859
Cheikh Hasher bin Maktoum	1859 – 1886
Cheikh Rashid bin Maktoum	1886 – 1894
Cheikh Maktoum bin Hasher	1894 – 1906
Cheikh Butti bin Suhail	1906 – 1912
Cheikh Saïd bin Maktoum	1912 – 1958
Cheikh Rashid bin Saïd	1958 – 1990
Cheikh Maktoum bin Rashid	1990 – 2006
Cheikh Mohammed bin Rashid	2006 – présent

Tableau 4 : Les souverains de Dubaï entre 1833 et 2020. Source : Le Conseil Exécutif de Dubaï, <https://tec.gov.ae/en/dubai-government/rulers-of-dubai/> (consulté le 14 août 2019).

## Annexe 2 : Évolution de la tache urbaine de Dubaï

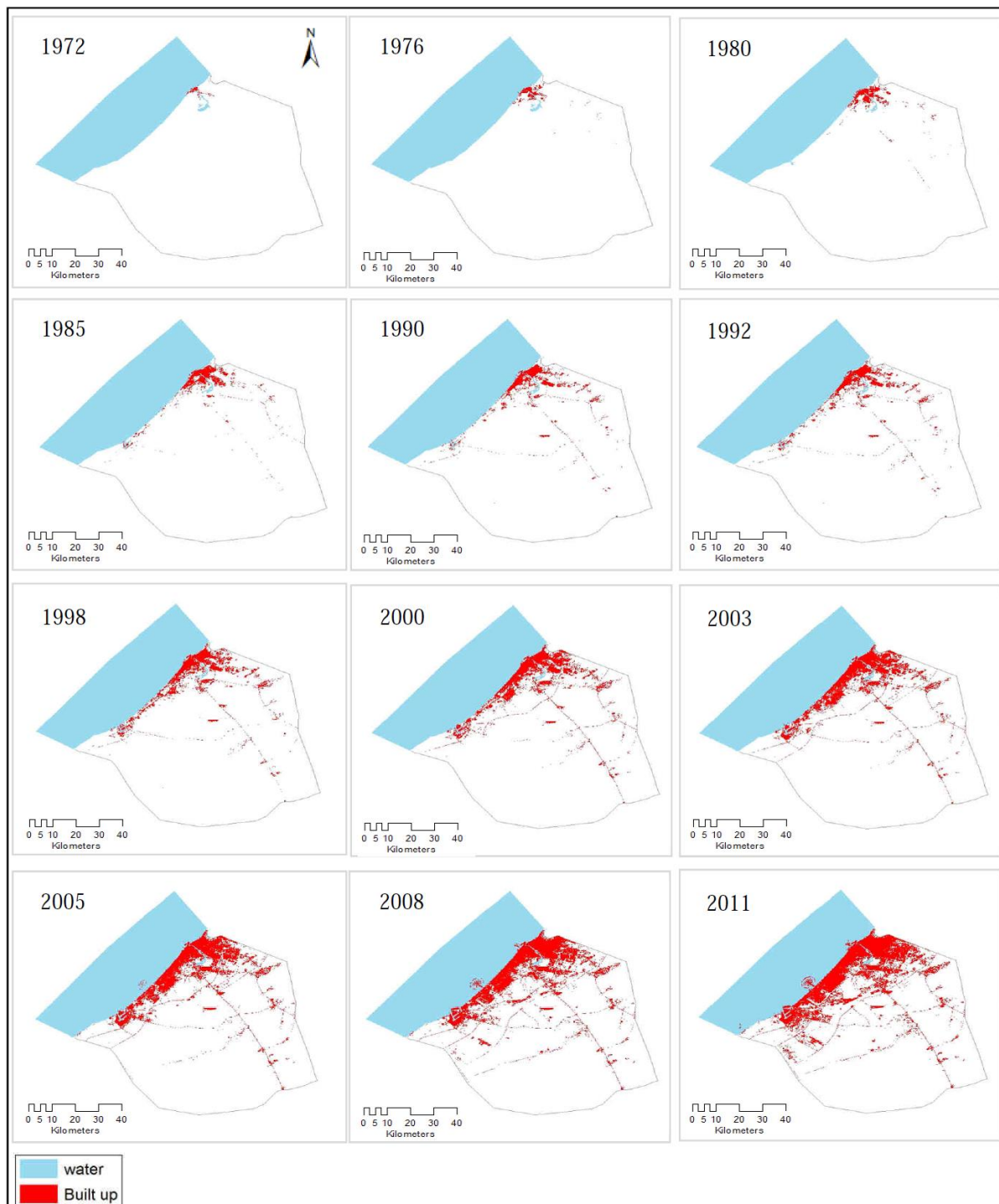


Figure 22 : Évolution de la tache urbaine de Dubaï entre 1972 et 2011. Source : Nassar et al., 2012.



### Annexe 3 : Évolution chronologique des réglementations et des différents acteurs impliqués dans l'aménagement urbain à Dubaï

Année	Entité	Texte juridique	Zone franche	Projet d'envergure
1957	Municipalité de Dubaï			
1961		Ordre local 1/1961 relatif à la mise en place du Conseil Municipal de Dubaï		
1979				La tour Dubai World Trade Centre
1980		Loi 1/1980 relative à l'établissement de la zone franche du port de Jebel Ali	Zone franche du port de Jebel Ali	Les cales sèches
1985	Autorité de la Zone Franche du Port de Jebel Ali (JAFZA)	Décret 1/1985 relatif à l'établissement de JAFZA		Emirates Airlines
1992	Département du Développement Économique de Dubaï (DED)	Loi 1/1992 relative à l'établissement de la DED abrogée par la loi 25/2008		
1996	Autorité de la Zone Franche de l'aéroport de Dubaï (DAFZA)	Loi 2/1996 relative à l'établissement de DAFZA et de la zone franche de l'aéroport de Dubai abrogée par la loi 25/2009	Zone Franche de l'aéroport de Dubai	
1997	Emaar (société de développement immobilier)			Emirates Hills
1999		Ordre local 2/1999 relatif à l'occupation des sols		
2000	Autorité de la Dubaï Technology and Media Free Zone (DTMFZA)	Loi 1/2000 relative à l'établissement de TECOM et de DTMFZA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone franche de la technologie, commerce en ligne et médias (TECOM)</li> <li>• Dubai Internet City</li> </ul>	
	Nakheel (société de développement immobilier)			
2001	Ports, Customs and Free Zones Corporation (PCFC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Loi 1/2001 relative à l'établissement de la PCFC</li> <li>• Loi 4/2001 relative aux zones franches sous la PCFC</li> </ul>		L'île de Palm Jumeira (achevée en 2006)
2002	Dubai Properties			L'île de Palm Jebel

	(société de développement immobilier)			Ali (en suspension depuis 2008)
<b>2003</b>	Le Conseil Exécutif de Dubaï (TEC)	Loi 3/2003 relative à l'établissement du TEC et de son Secrétariat Général	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dubai Media City</li> <li>• Dubai Knowledge Village</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'archipel The World (en suspension depuis 2008)</li> <li>• Dubai Marina</li> </ul>
	Dubai Healthcare City Authority (DHCCA)	Décision 9/2003 relative à l'établissement de la DHCC et son autorité régulatrice abrogée par la loi 9/2011	Dubai Healthcare City (DHCC)	
<b>2004</b>	Dubai International Financial Centre Authority (DIFCA)	Loi 9/2004 relative à l'établissement de la DIFC et son autorité régulatrice	Dubai International Financial Centre (DIFC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Burj Khalifa (achevé en 2010)</li> <li>• Madinat Jumeira</li> </ul>
	Dubai Holding (société de portefeuille)			
<b>2005</b>	Autorité des routes et du transport (RTA)	Loi 17/2005 relative à l'établissement de la RTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dubai Silicon Oasis (DSO)</li> <li>• Dubai Studio City</li> </ul>	
	Dubai Silicon Oasis Authority (DSOA)	Loi 16/2005 relative à l'établissement de la DSO et son autorité régulatrice		
	DP World (opérateur portuaire de Dubaï)			
<b>2006</b>	Dubai World (société de portefeuille)	Loi 3/2006 relative à l'établissement de Dubai World	Dubai Academic City	
	Investment Corporation of Dubai (société de portefeuille)			
<b>2007</b>	Trakhees	Décision administrative du 27 mai 2007 relative à la mise en place de Trakhees		
	Dubai Real Estate Corporation (DREC)	Loi 14/2007 relative à l'établissement de DREC		
	Meraas (société de développement immobilier)			
	Meydan (société			

	de développement immobilier)			
<b>2008</b>	Wasl Properties (société de développement immobilier)			
<b>2009</b>		Décret 22/2009 relatif aux zones de développement spéciales		
	Meydan Free Zone Authority	Loi 5/2009 relative à l'établissement de Meydan Free Zone et son autorité régulatrice	Meydan Free Zone	
<b>2013</b>	Dubai Land Department (DLD)	Loi 7/2013 relative à l'établissement du DLD	Dubai Design District	<ul style="list-style-type: none"> <li>• City Walk (achevé en 2013)</li> <li>• L'île Bluewaters (achevée en 2018)</li> </ul>
<b>2014</b>	Dubai Creative Clusters Authority (DCCA)	Loi 15/2014 relative à l'établissement de la DCCA		
<b>2015</b>	Conseil des Zones Franches de Dubaï	Loi 13/2015 relative à l'établissement du Conseil des Zones Franches de Dubaï		
<b>2017</b>		Décret 30/2017 relatif aux sociétés sous la tutelle de la DCCA		<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Mer (achevé en 2017)</li> <li>• Dubai Harbour (annoncé en 2017)</li> </ul>
	Conseil des Affaires Stratégiques de Dubaï (SAC)	Résolution du Conseil Exécutif 66/2017 relative à l'établissement du SAC sous TEC		
<b>2018</b>	Dubai Development Authority (DDA) précédemment DCCA	Loi 10/2018 relatif au changement du nom de la DCCA en la DDA		

Tableau 5 : Évolution chronologique des réglementations et des différents acteurs impliqués dans l'aménagement urbain à Dubaï. Source : compilé par l'auteur.

## Annexe 4 : Membres du comité exécutif, du comité de travail et les examinateurs externes du GPCI

### 実行委員会 / Executive Committee



委員長 / 竹中 平蔵  
東洋大学 教授  
慶應義塾大学 名誉教授  
森記念財団都市戦略研究所 所長  
Chairman / **Heizo Takenaka**  
Professor, Toyo University  
Professor Emeritus, Keio University  
Chairman, Institute for Urban Strategies,  
The Mori Memorial Foundation



市川 宏雄  
明治大学 名誉教授  
森記念財団 理事  
**Hiroo Ichikawa**  
Professor Emeritus, Meiji University  
Executive Director, The Mori Memorial  
Foundation



最高顧問 /  
ピーター・ホール卿  
(1932-2014)  
ユニヴァーシティ・  
カレッジ・ロンドン  
教授  
Principal Advisor  
**Sir Peter Hall** (1932-2014)  
Professor, University College  
London



サスキア・サッセン  
コロンビア大学 教授  
**Saskia Sassen**  
Robert S. Lynd Professor,  
Columbia University



リチャード・ベンダー  
カリフォルニア大学  
バークレー校  
名誉教授・学部長  
**Richard Bender**  
Professor and  
Dean Emeritus,  
University of California,  
Berkeley



アレン・J・スコット  
カリフォルニア大学  
ロサンゼルス校  
特別研究教授  
**Allen J. Scott**  
Distinguished Research  
Professor, University of  
California, Los Angeles



ピーター・ネイカンブ  
ヒエロニムス・  
データサイエンス・  
アカデミー  
研究コーディネーター  
ヤシ大学 教授  
**Peter Nijkamp**  
Research Coordinator,  
Jheronimus Academy of  
Data Science  
Professor, University of Iasi



マイケル・バティ  
ユニヴァーシティ・  
カレッジ・ロンドン  
教授  
**Michael Batty CBE**  
Professor,  
University College  
London

### ピア・レビューアー / Peer Reviewers



アンドレス・ロドリゲス＝ポセ  
ロンドン・スクール・オブ・  
エコノミクス 教授  
**Andrés Rodríguez-Pose**  
Professor, London School  
of Economics



王才強  
(ヘン・チェ・キヤン)  
シンガポール国立大学  
教授  
**Heng Chye Kiang**  
Lum Chang Chair Professor,  
National University of  
Singapore







### 作業委員会 / Working Committee

主査 : 市川 宏雄  
メンバー : 株式会社三菱総合研究所  
一般財団法人森記念財団 都市戦略研究所

Principal: Hiroo Ichikawa  
Member : Mitsubishi Research Institute, Inc.  
Institute for Urban Strategies,  
The Mori Memorial Foundation

Figure 23 : Membres du comité exécutif, du comité de travail et les examinateurs externes du GPCI.

## Annexe 5 : liste des 70 indicateurs, 26 groupes d'indicateurs et 6 fonctions du GPCI

分野 Function	指標グループ Indicator Group	ID	指標 Indicator
 経済 Economy	市場の規模 Market Size	1	GDP / Nominal GDP
		2	1人あたりGDP / GDP per Capita
	市場の魅力 Market Attractiveness	3	GDP成長率 / GDP Growth Rate
		4	経済自由度 / Economic Freedom
	経済集積 Economic Vitality	5	証券取引所の株式時価総額 / Market Capitalization of Stock Exchanges
		6	世界トップ500企業 / World's Top 500 Companies
	人的集積 Human Capital	7	従業者数 / Total Employment
		8	ビジネスサポート人材の多さ / Employees in Business Support Services
		9	賃金水準の高さ / Wage Level
	ビジネス環境 Business Environment	10	優秀な人材確保の容易性 / Availability of Skilled Human Resources
		11	ワークプレイス充実度 / Variety of Workplace Options
	ビジネスの容易性 Ease of Doing Business	12	法人税率の低さ / Corporate Tax Rate
		13	政治・経済・商機のリスク / Political, Economic and Business Risk
 研究・開発 R & D	研究集積 Academic Resources	14	研究者数 / Number of Researchers
		15	世界トップ大学 / World's Top Universities
		16	数学・科学に関する学力 / Academic Performance in Maths and Science
	研究環境 Research Background	17	研究者の受入態勢 / Readiness for Accepting Researchers
		18	研究開発費 / Research and Development Expenditure
		19	特許登録件数 / Number of Patents
	イノベーション Innovation	20	主要科学技術賞受賞者数 / Winners of Prizes in Science and Technology
		21	スタートアップ環境 / Startup Environment
		22	国際コンベンション件数 / Number of International Conferences
	交流・文化発信力 Trendsetting Potential	23	世界的な文化イベント件数 / Number of World-Class Cultural Events
		24	コンテンツ輸出額 / Cultural Content Export Value
 文化・交流 Cultural Interaction	文化資源 Cultural Resources	25	アーティストの創作環境 / Environment of Creative Activities
		26	ユネスコ世界遺産への近接性 / Proximity to World Heritage Sites
		27	歴史・伝統への接触機会 / Cultural Interaction Opportunities
	集客施設 Facilities for Visitors	28	劇場・コンサートホール数 / Number of Theaters and Concert Halls
		29	美術館・博物館数 / Number of Museums
		30	スタジアム数 / Number of Stadiums
	受入環境 Attractiveness to Visitors	31	ハイクラスホテル客室数 / Number of Luxury Hotel Guest Rooms
		32	ホテル総数 / Number of Hotels
		33	買物の魅力 / Attractiveness of Shopping Options
		34	食事の魅力 / Attractiveness of Dining Options
	外国人受入実績 International Interaction	35	外国人居住者数 / Number of Foreign Residents
 居住 Livability		36	外国人訪問者数 / Number of Foreign Visitors
		37	留学生数 / Number of International Students
	就業環境 Working Environment	38	完全失業率の低さ / Total Unemployment Rate
		39	総労働時間の短さ / Total Working Hours
		40	従業員の生活満足度 / Employee Life Satisfaction
	居住コスト Cost of Living	41	住宅賃料水準の低さ / Housing Rent
		42	物価水準の低さ / Price Level
	安全・安心 Security and Safety	43	殺人件数の少なさ / Number of Murders
		44	自然災害の経済的リスクの少なさ / Economic Risk of Natural Disaster
	生活良好性 Well-Being	45	平均寿命 / Life Expectancy
		46	社会の自由度・平等さ / Social Freedom and Equality
 環境 Environment		47	メンタルヘルス水準 / Risk to Mental Health
		48	医師数 / Number of Medical Doctors
	生活利便性 Ease of Living	49	ICT環境の充実度 / ICT Readiness
		50	小売店舗の充実度 / Variety of Retail Shops
		51	飲食店の充実度 / Variety of Restaurants
	エコロジー Ecology	52	環境への取り組み / Commitment to Climate Action
		53	再生可能エネルギー比率 / Renewable Energy Rate
		54	リサイクル率 / Waste Recycle Rate
	大気質 Air Quality	55	CO <sub>2</sub> 排出量の少なさ / CO <sub>2</sub> Emissions
		56	SPM濃度の低さ / SPM Density
		57	SO <sub>2</sub> ・NO <sub>2</sub> 濃度の低さ / SO <sub>2</sub> and NO <sub>2</sub> Density
 交通・アクセス Accessibility	自然環境 Natural Environment	58	水質の良好性 / Water Quality
		59	都心部の緑被状況 / Green Coverage
		60	気温の快適性 / Comfort Level of Temperature
	国際交通ネットワーク International Transportation Network	61	国際線直行便就航都市数 / Cities with Direct International Flights
		62	国際貨物流通規模 / International Freight Flows
	交通インフラキャパシティ Transportation Infrastructure	63	国内・国際線旅客数 / Number of Air Passengers
		64	滑走路本数 / Number of Runways
	都市内交通サービス Inner-City Transportation Services	65	鉄道駅密度 / Railway Station Density
		66	公共交通の充実・正確さ / Public Transportation Coverage and Punctuality
		67	国際空港へのアクセス時間の短さ / Travel Time to International Airports
	交通利便性 Traffic Convenience	68	通勤・通学の利便性 / Commuting Convenience
		69	渋滞の少なさ / Traffic Congestion
		70	タクシー運賃の安さ / Taxi Fare

アンケート結果を用いている指標 / Indicators using questionnaires - ⑥

Figure 24 : Liste des 70 indicateurs, 26 groupes d'indicateurs et 6 fonctions du GPCI.

## Annexe 6 : Classement final des 44 villes du GPCI en 2018

Comprehensive Ranking 総合ランキング

Numbers in [ ] are ranks and scores from the GPCI 2017 (converted to match the GPCI 2018 [ ]内の数値はGPCI-2017の順位とスコア(GPCI-2018に合わせて換算)

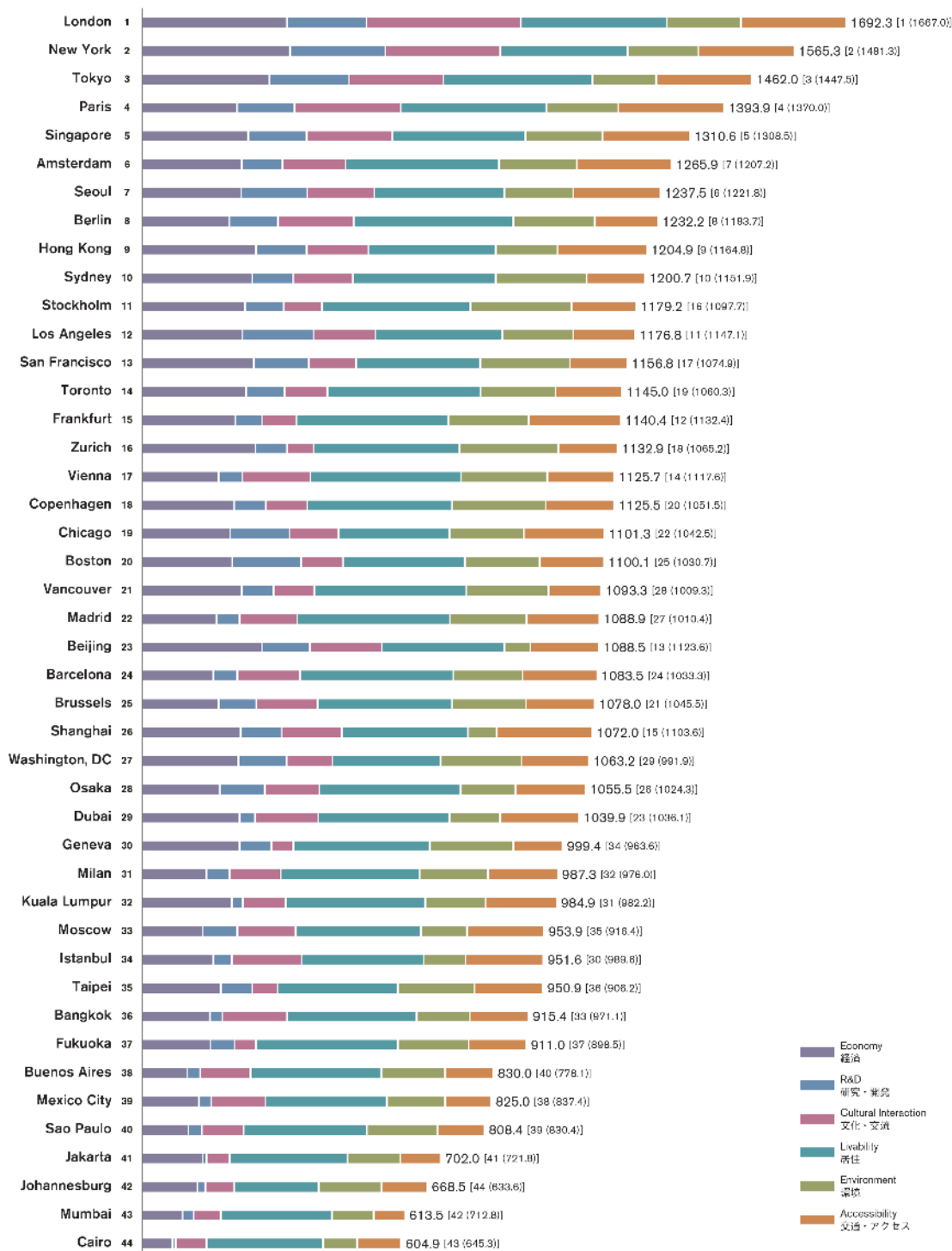


Figure 25 : Classement final des 44 villes du GPCI, 2018.



## Annexe 7 : Évolution du classement des 130 villes entre 2012 et 2019 du GCI

### Global Cities Index results, 2012–2019

#### City rank

City rank								Δ
2019	2018	2017	2016	2015	2014	2012	2012–2019	City
1	1	1	2	1	1	1	—	New York
2	2	2	1	2	2	2	—	London
3	3	3	3	3	3	3	—	Paris
4	4	4	4	4	4	4	—	Tokyo
5	5	5	5	5	5	5	—	Hong Kong
6	7	6	8	8	9	11	5	Singapore
7	6	8	6	6	6	6	−1	Los Angeles
8	8	7	7	7	7	7	−1	Chicago
9	9	9	9	9	8	14	5	Beijing
10	11	10	10	10	10	10	—	Washington, D.C.
11	15	17	14	15	14	12	1	Sydney
12	10	11	12	12	11	9	−3	Brussels
13	12	12	11	11	12	8	−5	Seoul
14	16	14	16	17	19	20	6	Berlin
15	13	13	13	16	15	18	3	Madrid
16	17	15	15	19	25	32	16	Melbourne
17	18	16	17	13	13	16	−1	Toronto
18	14	18	18	14	17	19	1	Moscow
19	19	19	20	21	18	21	2	Shanghai
20	22	22	22	25	26	26	6	Amsterdam
21	24	21	24	23	21	15	−6	Boston
22	20	23	23	22	22	17	−5	San Francisco
23	23	24	26	27	24	24	1	Barcelona
24	25	26	21	20	20	22	−2	Buenos Aires
25	21	20	19	18	16	13	−12	Vienna
26	26	25	25	29	28	37	11	Istanbul
27	28	28	28	26	27	29	2	Dubai
28	29	29	29	28	23	23	−5	Frankfurt
29	27	27	27	24	30	30	1	Montreal
30	33	32	31	30	31	25	−5	Zurich
31	30	30	30	31	29	36	5	Miami
32	32	36	33	38	37	31	−1	Munich
33	31	31	34	32	34	33	—	Sao Paulo
34	35	38	40	37	36	39	5	Atlanta
35	41	40	38	34	38	38	3	Houston
36	34	33	35	36	32	28	−8	Rome
37	36	37	36	40	39	35	−2	Geneva
38	37	35	37	39	48	—	—	Vancouver
39	39	39	32	33	33	27	−12	Stockholm
40	38	34	39	35	35	34	−6	Mexico City
41	40	43	45	42	44	41	—	Milan
42	43	41	41	43	42	43	1	Bangkok
43	46	48	51	49	50	—	—	Dallas
44	45	47	43	44	40	40	−4	Taipei
45	42	42	42	45	43	42	−3	Copenhagen
46	44	46	48	48	45	44	−2	Dublin
47	48	—	—	—	—	—	—	Seattle
48	47	45	46	51	47	—	—	Prague
49	49	49	49	47	53	49	—	Kuala Lumpur
50	50	51	52	59	55	47	−3	Osaka
51	51	50	47	46	—	—	—	Philadelphia
52	53	53	60	55	59	52	—	Johannesburg
53	57	57	62	60	54	46	−7	Tel Aviv
54	52	44	44	41	41	45	−9	Mumbai
55	54	58	55	61	60	—	—	Warsaw
56	58	54	61	57	57	48	−8	New Delhi
57	56	52	50	53	56	53	−4	Rio de Janeiro
58	55	55	57	56	52	55	−3	Bogota
59	59	56	56	54	51	54	−5	Jakarta
60	60	60	58	62	58	—	—	Santiago
61	63	63	65	66	64	—	—	Doha
62	62	59	54	52	46	—	—	Budapest
63	61	61	63	64	61	—	—	Lima
64	67	68	67	68	—	—	—	Düsseldorf
65	64	66	59	58	63	51	−14	Manila

#### City rank

City rank								A	
2019	2018	2017	2016	2015	2014	2012	2019	City	
66	65	62	53	50	49	50	-16	Cairo	
67	66	65	66	65	65	—	—	Riyadh	
68	69	67	68	70	—	—	—	Saint Petersburg	
69	68	64	64	63	62	—	—	Abu Dhabi	
70	70	70	69	73	—	—	—	Nagoya	
71	71	71	71	71	66	60	-11	Guangzhou	
72	72	72	72	67	—	—	—	Phoenix	
73	73	69	70	69	71	—	—	Cape Town	
74	75	74	74	72	—	—	—	Ankara	
75	74	92	—	—	—	—	—	Jeddah	
76	77	82	82	83	—	—	—	Kuwait City	
77	76	73	73	75	68	56	-21	Nairobi	
78	78	75	75	76	69	58	-20	Bangalore	
79	79	80	83	84	73	65	-14	Shenzhen	
80	82	81	77	80	72	—	—	Chennai	
81	80	76	76	77	70	61	-20	Ho Chi Minh	
82	85	83	81	87	75	63	-19	Dhaka	
83	81	79	79	74	67	57	-26	Caracas	
84	83	78	80	86	74	59	-25	Lagos	
85	84	77	78	78	—	—	—	Hyderabad	
86	88	86	86	92	—	—	—	Nanjing	
87	86	85	85	79	76	62	-25	Karachi	
88	87	91	94	102	—	—	—	Tianjin	
89	89	87	96	96	—	—	—	Chengdu	
90	99	95	98	98	—	—	—	Monterrey	
91	117	116	115	113	—	—	—	Hangzhou	
92	90	106	103	106	—	—	—	Abidjan	
93	92	90	88	89	—	—	—	Accra	
94	97	101	90	91	78	—	—	Casablanca	
95	115	112	109	105	—	—	—	Suzhou	
96	94	98	93	97	—	—	—	Tehran	
97	95	89	97	93	—	—	—	Belo Horizonte	
98	98	94	99	94	—	—	—	Guadalajara	
99	109	125	—	—	—	—	—	Muscat	
100	107	96	100	85	80	—	—	Addis Ababa	
101	104	108	112	111	83	—	—	Kinshasa	
102	96	99	91	90	81	—	—	Tunis	
103	91	84	84	81	79	64	-39	Kolkata	
104	102	100	107	104	—	—	—	Wuhan	
105	114	115	113	114	84	66	-39	Chongqing	
106	105	104	104	109	—	—	—	Surabaya	
107	103	111	106	103	82	—	—	Lahore	
108	106	107	108	110	—	—	—	Dalian	
109	113	114	114	115	—	—	—	Xi'an	
110	110	109	110	112	—	—	—	Qingdao	
111	111	97	92	95	—	—	—	Pune	
112	100	102	87	82	77	—	—	Manama	
113	124	—	—	—	—	—	—	Changsha	
114	118	117	117	117	—	—	—	Harbin	
115	116	110	105	108	—	—	—	Bandung	
116	123	—	—	—	—	—	—	Ningbo	
117	108	103	101	100	—	—	—	Ahmedabad	
118	120	122	122	123	—	—	—	Shenyang	
119	128	121	121	122	—	—	—	Zhengzhou	
120	129	126	123	121	—	—	—	Khartoum	
121	126	123	120	119	—	—	—	Luanda	
122	121	118	116	116	—	—	—	Baghdad	
123	127	120	118	118	—	—	—	Yangon (Rangoon)	
124	130	—	—	—	—	—	—	Wuxi	
125	131	—	—	—	—	—	—	Foshan	
126	119	113	111	107	—	—	—	Alexandria	
127	132	—	—	—	—	—	—	Yantai	
128	133	127	124	124	—	—	—	Dongguan	
129	125	119	119	120	—	—	—	Surat	
130	134	—	—	—	—	—	—	Tangshan	

Figure 26 : Évolution du classement des 130 villes entre 2012 et 2019 du GCI.

# TABLES

## Table des Figures

Figure 1 : Cliché du compte Twitter de Cheikh Mohammed du 7 janvier 2020 .....	22
Figure 2 : Schéma représentant la séparation des pouvoirs entre le Gouvernement, les zones franches et les méga développeurs.....	185
Figure 3 : Évolution du classement des cinq premières villes entre 2009 et 2018 du GPCI .....	200
Figure 4 : Classement par fonctions du GPCI, 2018.....	202
Figure 5 : Dispersion des 44 villes entre équilibrée et spécialisée selon le GPCI, 2018 .....	203
Figure 6 : Évolution du classement des cinq premières villes entre 2008 et 2019 du GCI.....	206
Figure 7 : Classement par fonction et par indicateur du GCI, 2019 .....	207
Figure 8 : Croissance du PIB .....	214
Figure 9 : Croissance du PIB et de la population .....	214
Figure 10 : Productivité des secteurs économiques comparée à la proportion de l'emploi et la contribution au PIB .....	215
Figure 11 : Activité du port de Jebel Ali entre 2014 et 2018 .....	217
Figure 12 : Nombre et taux de croissance de visiteurs entre 2014 et 2018.....	218
Figure 13 : Clichés du compte Twitter de Cheikh Mohammed du 5 janvier 2019.....	234
Figure 14 : Cliché montrant la publicité du projet de <i>Emaar Square</i> à Istanbul.....	245
Figure 15 : Plan du projet de <i>Uptown Cairo</i> tiré d'une des brochures de Emaar.....	248
Figure 16 : Perspective en 3D montrant le projet d'aménagement de l'avenue et des parcs de Khufu proposé dans le cadre du <i>Cairo Vision 2050</i> .....	251
Figure 17 : Perspective en 3D montrant le projet de réaménagement de la Corniche du Nil proposé dans le cadre du <i>Cairo Vision 2050</i> .....	252
Figure 18 : Perspective en 3D du projet de <i>Capital Cairo</i> .....	256
Figure 19 : Photo Google Earth de l'emplacement supposé du projet de Tinja au Maroc.....	264
Figure 20 : Graphe montrant la trajectoire des villes globales ainsi que leur degré de spécialisation.....	273
Figure 21 : La nouvelle route de la soie .....	275
Figure 22 : Évolution de la tache urbaine de Dubaï entre 1972 et 2011 .....	302
Figure 23 : Membres du comité exécutif, du comité de travail et les examinateurs externes du GPCI.....	306
Figure 24 : Liste des 70 indicateurs, 26 groupes d'indicateurs et 6 fonctions du GPCI.....	307
Figure 25 : Classement final des 44 villes du GPCI, 2018.....	308
Figure 26 : Évolution du classement des 130 villes entre 2012 et 2019 du GCI.....	309

## Tables des Cartes

Carte 1 : Plan de Dubaï vers 1822 .....	133
Carte 2 : Plan du Détroit d'Hormuz.....	136
Carte 3 : Plan des Émirats Arabes Unis .....	139
Carte 4 : Plan simplifié de Dubaï du début du XX <sup>ème</sup> siècle .....	141



Carte 5 : Plan simplifié de Dubaï montrant l'extension des quartiers de Deira et de Bur Dubai et l'emplacement de la World Trade Center .....	145
Carte 6 : Premier plan directeur de Dubaï dessiné par Harris en 1960 .....	148
Carte 7 : Le plan directeur de Dubaï révisé par Harris en 1971 .....	152
Carte 8 : Plan simplifié de Dubaï montrant l'emplacement du port de Jebel Ali par rapport aux quartiers historiques de Deira et de Bur Dubai.....	154
Carte 9 : Le plan de développement de Dubaï dessiné par Doxiadis en 1985 .....	156
Carte 10 : Le plan structurel de Dubaï 1993 – 2012.....	158
Carte 11 : Plan des éléments naturels proposé dans le plan de 1993 .....	159
Carte 12 : Le plan d'occupation des sols proposé par le plan structurel révisé de 2003 – 2012.....	160
Carte 13 : Le plan d'occupation des sols proposé par le Dubai Plan 2020 .....	162

## Tables des Photos

Photo 1 : Vue aérienne de Dubaï prise au début des années 1950.....	143
Photo 2 : Vue aérienne du Port Rashid inauguré en 1971.....	150
Photo 3 : Vue aérienne de la tour World Trade Center inaugurée en 1979 .....	153
Photo 4 : Vue aérienne depuis la World Trade Center sur Jumeira et la Sheikh Zayed Road ....	153
Photo 5 : Photo satellite montrant le projet de la Palm Jumeira, la Dubai Marina et le Emirates Hills .....	177
Photo 6 : La silhouette actuelle de Dubaï.....	180

## Tables des Tableaux

Tableau 1 : Classement de Dubaï dans les différents indicateurs.....	211
Tableau 2 : Évolution du classement de Dubaï dans les différents indicateurs sélectionnés entre 2008 et 2019 .....	212
Tableau 3 : Nombre total de navires et de conteneurs traités au port de Jebel Ali.....	217
Tableau 4 : Les souverains de Dubaï entre 1833 et 2020.....	301
Tableau 5 : Évolution chronologique des réglementations et des différents acteurs impliqués dans l'aménagement urbain à Dubaï.....	305

# Table Des Matières

Remerciements.....	3
Résumé .....	5
Sommaire.....	7
INTRODUCTION GÉNÉRALE .....	9
1.1 Mondialisation et villes globales.....	9
1.2 Le <i>benchmarking</i> et l'organisation de la concurrence entre métropoles à l'échelle mondiale .....	10
1.3 La circulation d'un « modèle urbain banalisé ».....	12
1.4 Un cas d'étude privilégié : Dubaï sous le microscope .....	13
1.5 Les objectifs de la recherche.....	15
1.6 Les questions de recherche .....	18
1.7 Le construction du cadre méthodologique.....	19
1.7.1 Une redéfinition perpétuelle de la ville globale .....	19
1.7.2 La comparaison.....	20
1.8. Présentation de la littérature sur Dubaï et limites de la recherche .....	21
1.8.1 Présentation de la littérature sur Dubaï.....	21
1.8.2 Les limites de la recherche .....	23
1.9 Le plan de la thèse.....	23
PREMIÈRE PARTIE : REVUE DE LA LITTÉRATURE ET MÉTHODOLOGIE.....	26
Chapitre 1 : Mondialisation et villes globales.....	28
1.1 La mondialisation et les sciences sociales .....	29
1.1.1 La mondialisation vue par Immanuel Wallerstein.....	31
1.1.2 L'approche de Robertson .....	33
1.1.3 Des premières pistes de réflexion au rôle de l' « individu monde ».....	35

1.2 Ville mondiale ou ville globale : précisions et regards croisés .....	37
1.2.1 La ville, le territoire et la mondialisation .....	37
1.2.2 Typologie d'une ville globale.....	39
1.2.3 La domination et l'organisation mondiale selon McKenzie .....	41
La communication comme moyen de domination.....	43
La domination et les frontières .....	45
La réorganisation des frontières et les nouveaux centres de domination.....	46
1.2.4 La ville mondiale selon Peter Hall.....	47
La croissance démographique : la révolution du milieu du XX <sup>ème</sup> siècle .....	49
Un modèle mondial de la croissance urbaine .....	49
Villes-régions du monde et leur croissance.....	50
La métropole dans l'histoire récente .....	51
Les enjeux.....	54
1.2.5 La ville globale selon Sassen.....	54
1.2.6 Deux courants de pensée .....	58
1.2.7 La complémentarité des deux termes.....	59
1.2.8 Les paradoxes du rayonnement de la ville globale .....	60
1.2.9 Les nouveaux réseaux urbains.....	61
1.3 De la ville globale à la ville juste .....	64
1.3.1 Vers une appropriation contemporaine de la ville.....	64
1.3.2 La ville devient ainsi un lieu de lutte ou de modernité ? .....	69
1.4 Gouverner, réguler et gérer la ville .....	72
1.4.1 Des métropoles ingouvernables ? .....	72
1.4.2 Politiques urbaines néolibérales ou capitalisme d'État ? .....	75
À l'origine du terme .....	75
Ville et néolibéralisation .....	77
Le néolibéralisme urbain dans le contexte français .....	79
Quel rôle joue le néolibéralisme dans la circulation des modèles ? .....	80
1.4.3 Des limites à la comparaison des modèles urbains.....	81

1.5 Les mégaprojets .....	83
1.5.1 Définition(s) et caractéristiques des mégaprojets .....	84
1.5.2 Gouverner les mégaprojets.....	87
1.5.3 L'incohérence entre plans d'urbanisme (dits structurels) et mégaprojets.....	89
1.5.4 Les mégaprojets : des modèles urbains transnationaux ? .....	90
1.6 Mondialisation et modèles : Singapour, un passage obligé.....	91
1.6.1 Le modèle Singapourien : mythe, mirage ou miracle ? .....	93
L'État-entreprise à Singapour : un modèle économique unique ?.....	94
Quel contrat social entre le Gouvernement et les Singapouriens ?.....	96
Le régime foncier : l'outil indispensable à l'aménagement du territoire singapourien	97
1.6.2 Un modèle singapourien inimitable mais sans cesse remodelé.....	100
Chapitre 2 : La comparaison internationale comme outil de recherche .....	103
2.1 Enjeux de la comparaison internationale en études urbaines .....	104
2.1.1 Les paradoxes de la globalisation .....	108
2.1.2 Peut-on parler d'une « industrialisation » de la recherche urbaine comparative ?..	110
2.2 La circulation des modèles : le jeu du <i>benchmarking</i> et des <i>best practices</i> .....	112
2.2.1 Le <i>benchmarking</i> comme outil de gouvernance.....	116
2.2.2 Comparer sans évaluer : la course à la performance .....	119
2.2.3 L'évaluation est réductrice, voire destructrice de la ville .....	122
DEUXIÈME PARTIE : DÉCONSTRUIRE DUBAÏ, L'ÉMIRAT ENTREPRISE .....	125
Chapitre 3 : Cadre historique, évolution urbaine et plans .....	126
3.1 Cadrage historique .....	126
3.1.1 De la Côte des Pirates aux États de la Trêve.....	127
3.1.2 Dubaï du Dix-neuvième Siècle.....	133

3.2 Évolution Urbaine et Plans .....	138
3.2.1 D'un Village de Pêcheurs à la Ville Commerçante .....	140
3.2.2 Un Premier Plan Dépassé par la Croissance Économique .....	146
3.2.3 Une Première Tentative d'une Approche Globale du Plan .....	155
3.2.4 La Naissance d'un Premier Plan Directeur .....	157
3.2.5 Le « Dubaï Plan 2020 » : Une Vision sans Issue.....	161
Chapitre 4 : L(es) acteur(s) d'une métropolisation incomplète .....	164
4.1 De la ville marchande à l'émirat entreprise .....	164
4.1.1 Le Rôle des Marchands dans la Prise de Décision .....	164
4.1.2 Dubaï l'Émirat Entreprise .....	171
4.1.2.1 Cheikh Mohammed : homme d'affaires ou dirigeant politique ? .....	171
4.1.2.2 Immobilier et tourisme : les moteurs de la croissance économique .....	174
4.2 Un urbanisme négligé par la vision économique et dépassé par le développement immobilier .....	180
4.3 La séparation des pouvoirs conduisant à un paysage urbain fragmenté.....	184
4.4 Dubaï : l'ultra capitalisme d'État .....	188
TROISIÈME PARTIE : DUBAÏ MODÈLE UNIQUE OU VILLE BAZAR ? .....	193
Chapitre 5 : La lecture de Dubaï à travers les indicateurs de classement mondiaux .....	194
5.1 Les indicateurs de classement des villes globales.....	196
5.1.1 Le « Global Power Cities Index » (GPCI) .....	196
5.1.1.1 Sélection des villes.....	198
5.1.1.2 Collecte des données.....	198
5.1.1.3 Calcul du score .....	199
5.1.1.4 Classement de 2018 .....	200
5.1.2 Le « Global Cities Index » (GCI) .....	203

5.1.2.1 Les fonctions .....	204
5.1.2.2 Calcul du score .....	205
5.1.2.3 Classement de 2019 .....	206
5.2 Dubaï dans la course vers le numéro un.....	207
Chapitre 6 : Quand Dubaï devient le « modèle » .....	221
6.1 Comprendre le « modèle » urbain : définition(s), enjeux et limites .....	221
6.1.1 Ville laboratoire ou ville modèle ? .....	222
6.1.2 Qu'est-ce qu'un modèle urbain ?.....	223
6.1.3 Se pose alors la question de circulation des modèles .....	225
6.1.4 Les enjeux de la mobilité des modèles .....	228
6.2 Le modèle urbain de Dubaï : miracle ou mirage ?.....	230
6.2.1 De la « Vision » ... ..	231
6.2.2 ... aux mégaprojets urbains.....	235
6.2.3 Les limites du dit modèle .....	238
6.3 Comment ce modèle s'exporte-t-il ? .....	241
6.3.1 Un outil de consommation de l'excédent de capital .....	241
6.3.2 Dubaï au Caire... ..	245
6.3.3 ... Mais aussi au Maroc .....	258
6.4 Un modèle urbain porteur d'une dimension géopolitique .....	265
CONCLUSION GÉNÉRALE .....	270
Au sujet de Dubaï ville globale .....	272
Au sujet du parallélisme entre Dubaï et Singapour .....	276
La circulation d'un modèle urbain banalisé .....	277
De ce fait, le modèle de Dubaï en est-il vraiment un ? .....	278
Finalement, quel jeu joue-t-on ? .....	279

Bibliographie .....	281
Annexes .....	300
Annexe 1 : Les souverains de Dubaï.....	301
Annexe 2 : Évolution de la tache urbaine de Dubaï.....	302
Annexe 3 : Évolution chronologique des règlementations et des différents acteurs impliqués dans l'aménagement urbain à Dubaï.....	303
Annexe 4 : Membres du comité exécutif, du comité de travail et les examinateurs externes du GPCI.....	306
Annexe 5 : liste des 70 indicateurs, 26 groupes d'indicateurs et 6 fonctions du GPCI .....	307
Annexe 6 : Classement final des 44 villes du GPCI en 2018.....	308
Annexe 7 : Évolution du classement des 130 villes entre 2012 et 2019 du GCI.....	309
Tables .....	310